
(AIR TRAFFIC CONTROL PROCEDURES)

(1 2)

2008. 1. 2.

					2
					2003.1.27

1	2003.1.27	- (2003-2)		
2	2004.10.30	- (2004-40)		
3	2008.1.2	- (2007-29)		
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				

목 차

제 1 장 서 론

면수

제 1 절 일반사항

1-1-1	목적 및 적용	1-1-1
1-1-2	배 포	1-1-1
1-1-3	폐 기	1-1-1
1-1-4	주요 수정사항 설명	1-1-1
1-1-5	시행일	1-1-1
1-1-6	개정 요청	1-1-1
1-1-7	발 간	1-1-2
1-1-8	절차에 관한 합의서	1-1-2
1-1-9	예외적인 기준 적용을 위한 사전 허가	1-1-2

제 2 절 참고용어

1-2-1	용어의 의미	1-2-1
1-2-2	진로의 정의	1-2-1
1-2-3	주 기	1-2-2
1-2-4	참 고	1-2-2
1-2-5	주 해	1-2-2
1-2-6	약 어	1-2-3

제 2 장 관제일반

제 1 절 일반사항

2-1-1	항공교통관제업무	2-1-1
2-1-2	업무 우선 순위	2-1-1

2-1-3	절차상 우선 순위	2-1-2
2-1-4	운영상 우선 순위	2-1-2
2-1-5	긴급 이행	2-1-3
2-1-6	안전 경보	2-1-3
2-1-7	비행중 장비고장	2-1-4
2-1-8	최소 연료	2-1-5
2-1-9	필수 비행정보 보고	2-1-5
2-1-10	항행안전시설 고장	2-1-5
2-1-11	항공기간의 분리를 군이 책임지는 절차	2-1-6
2-1-12	군 절차	2-1-7
2-1-13	편대비행	2-1-7
2-1-14	공역 사용 협조	2-1-7
2-1-15	관제 이양	2-1-8
2-1-16	공항교통구역	2-1-10
2-1-17	무선통신 이양	2-1-10
2-1-18	운영 요청	2-1-12
2-1-19	항적난기류(Wake Turbulence)	2-1-12
2-1-20	항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조언	2-1-12
2-1-21	교통 조언	2-1-13
2-1-22	조류 활동 정보	2-1-15
2-1-23	근무석 업무 인계	2-1-16
2-1-24	바퀴내림 점검	2-1-16
2-1-25	감독자 인지사항	2-1-16
2-1-26	조종사 위반 통보	2-1-17
2-1-27	공중충돌회피장치 회피조언	2-1-17
제 2 절 비행계획서 및 관제정보		
2-2-1	정보 기록	2-2-1
2-2-2	정보 통보	2-2-1
2-2-3	시계비행(VFR) 자료 통보	2-2-1

2-2-4	군 방어시계비행	2-2-1
2-2-5	비행계획의 변경	2-2-1
2-2-6	IFR 비행진행자료	2-2-2
2-2-7	컴퓨터로 배정된 비컨코드의 수동 입력	2-2-3
2-2-8	고도유보 정보	2-2-3
2-2-9	컴퓨터전문 확인	2-2-3
2-2-10	제출된 비행계획서 송신[적용 유보]	2-2-4
2-2-11	수정 및 오류 자료 통보	2-2-4
2-2-12	비행중인 군용 항공기의 계획 변경	2-2-4
2-2-13	[적용 유보]	2-2-5
2-2-14	[적용 유보]	2-2-5
2-2-15	[적용 유보]	2-2-5
제 3 절 비행진행스트립(Strip)		
2-3-1	일반 사항	2-3-1
2-3-2	항공로 자료 입력	2-3-2
2-3-3	터미널(Terminal) 자료 기록	2-3-2
2-3-4	항공기 식별	2-3-6
2-3-5	항공기에 관한 정보	2-3-7
2-3-6	[적용 유보]	2-3-7
2-3-7	항공기 탑재장비 접미어	2-3-7
2-3-8	허가 구분	2-3-8
2-3-9	관제 부호	2-3-9
제 4 절 무선 및 인터폰 통신		
2-4-1	무선 통신	2-4-1
2-4-2	주파수 경청	2-4-1
2-4-3	조종사 응답/복창	2-4-1
2-4-4	잠정 교신중단의 인가	2-4-2
2-4-5	송신	2-4-2

2-4-6	거짓 또는 기만통화	2-4-2
2-4-7	중계 사항	2-4-2
2-4-8	무선통신 형식	2-4-3
2-4-9	송신 간소화	2-4-3
2-4-10	인터폰 송신의 우선순위	2-4-3
2-4-11	우선권 조정	2-4-3
2-4-12	인터폰 전문 양식	2-4-4
2-4-13	인터폰 통화 종료	2-4-5
2-4-14	단어 및 어휘	2-4-5
2-4-15	명료성 강조	2-4-5
2-4-16	국제민간항공기구 발음법	2-4-6
2-4-17	숫자 사용법	2-4-7
2-4-18	숫자의 명확화	2-4-12
2-4-19	항공교통관제기관 명칭	2-4-12
2-4-20	항공기 호출부호	2-4-13
2-4-21	항공기 기종	2-4-14
2-4-22	공역 등급	2-4-15
제 5 절 비행로 및 항행안전시설의 명칭		
2-5-1	항공로 및 비행로	2-5-1
2-5-2	항행안전시설	2-5-1
2-5-3	항행안전시설을 이용한 픽스	2-5-2
제 6 절 기상 정보		
2-6-1	기상정보 파악	2-6-1
2-6-2	악기상 조연	2-6-1
2-6-3	조종사 기상보고	2-6-1
2-6-4	기상 및 채프 업무	2-6-3
2-6-5	무풍 상태	2-6-4
2-6-6	기상상태 보고	2-6-5

2-6-7	기상정보 전파	2-6-5
제 7 절	고도계수정치	
2-7-1	최신 고도계수정치	2-7-1
2-7-2	전이고도 미만에서의 고도계수정치 발부	2-7-1
제 8 절	활주로 시정 보고	
2-8-1	활주로 가시거리 / 활주로 시정치 제공	2-8-1
2-8-2	도착, 출발 활주로서정	2-8-1
2-8-3	용 어	2-8-2
제 9 절	공항정보 자동방송업무(ATIS) 절차	
2-9-1	적 용	2-9-1
2-9-2	운용 절차	2-9-1
2-9-3	포함 내용	2-9-2
제 10 절	근무좌석별 책임	
2-10-1	항공교통센터(ACC) 섹터/ 관제석 책임	2-10-1
2-10-2	터미널(Terminal) 레이더 / 비레이더 관제석의 책임	2-10-1
2-10-3	관제탑 관제석의 책임	2-10-1
제 11 절	관제사·조종사간 데이터링크통신(CPDLC)	
2-11-1	일반	2-11-1
제 12 절	CPDLC의 설정	
2-12-1	CPDLC 설정	2-12-1
2-12-2	비행중 CPDLC	2-12-1
2-12-3	항공교통관제기관에 의한 CPDLC 개시	2-12-1
2-12-4	CPDLC 메시지 교환	2-12-1
2-12-5	긴급 및 경고	2-12-2
2-12-6	응답	2-12-2
2-12-7	CPDLC 이양	2-12-4
2-12-8	자유문장메시지	2-12-5
2-12-9	비상, 위험 및 장비고장 시 절차	2-12-5

2-12-10 CPDLC 실패	2-12-6
2-12-11 계획된 CPDLC 중단	2-12-6
2-12-12 CPDLC 테스트	2-12-6

제 3 장 공항교통관제 - 터미널(Terminal)

제 1 절 일반 사항

3-1-1 업무 수행	3-1-1
3-1-2 예방 관제	3-1-1
3-1-3 사용활주로의 이용	3-1-1
3-1-4 국지관제사와 지상관제사간의 협조	3-1-2
3-1-5 활주로상의 차량, 장비 또는 인원	3-1-3
3-1-6 교통 정보	3-1-3
3-1-7 위치 확인	3-1-4
3-1-8 저고도 Windshear 조언	3-1-4
3-1-9 관제탑 레이더 전시기의 이용	3-1-6
3-1-10 관측된 비정상 상태	3-1-7
3-1-11 공항교통구역 제한사항	3-1-8
3-1-12 활주로 육안 탐색	3-1-8
3-1-13 양방향 통신의 유지	3-1-8
3-1-14 화산재 발생시 지상 절차[적용 유보]	3-1-9

제 2 절 시각 신호

3-2-1 빛총 신호	3-2-1
3-2-2 경고 신호	3-2-1
3-2-3 수신만 가능한 항공기의 인지	3-2-2

제 3 절 공항 상태

3-3-1 착륙지역 상태	3-3-1
3-3-2 폐쇄 / 불안정한 활주로 정보	3-3-1
3-3-3 적시 정보	3-3-2
3-3-4 제동 상태	3-3-2
3-3-5 활주로 제동상태 조언	3-3-4
3-3-6 활주로 초과저지장치 운영	3-3-5
3-3-7 원거리 원격 감시 장치	3-3-6

제 4 절 공항등 운용

3-4-1	비상시의 점등	3-4-1
3-4-2	활주로 중단 식별등	3-4-1
3-4-3	진입각 지시등	3-4-1
3-4-4	진입등	3-4-2
3-4-5	진입등 광도 조절	3-4-2
3-4-6	연속 섬광등	3-4-3
3-4-7	중광도 진입등 / 전방향 진입등	3-4-3
3-4-8	A형 진입등(ALSF-2) / 간이 단축 진입등	3-4-4
3-4-9	활주로등	3-4-4
3-4-10	고광도활주로등, 활주로 중앙선등 및 접지구역등	3-4-5
3-4-11	중광도 진입등과 병설된 고광도 활주로등	3-4-5
3-4-12	활주로그시기리(RVR)에 영향을 미치는 고광도 활주로등 광도 변경	3-4-6
3-4-13	중광도 활주로등	3-4-6
3-4-14	진입등과 활주로등의 동시 운용	3-4-7
3-4-15	고속 유도로 이탈지시등	3-4-7
3-4-16	유도로등	3-4-7
3-4-17	장애물등	3-4-8
3-4-18	비행장 등대	3-4-8

제 5 절 활주로 선정

3-5-1	활주로의 선정	3-5-1
3-5-2	단거리 이·착륙 활주로	3-5-1
3-5-3	배풍 요소	3-5-1

제 6 절 공항지표 탐색절차

3-6-1	장비의 이용	3-6-1
3-6-2	정보의 사용	3-6-1
3-6-3	식별	3-6-2
3-6-4	공항이동지역 안전시스템 경보조치	3-6-2

제 7 절 활주 및 지상이동절차

3-7-1	지상교통의 이동허가	3-7-1
3-7-2	지상활주 및 지상운행	3-7-2

3-7-3	지상 운항	3-7-5
3-7-4	활주로 근접 대기	3-7-6
3-7-5	정밀접근 보호구역	3-7-6
제 8 절	이 · 착륙 간격 및 순서 조정	
3-8-1	순서 및 간격기준의 적용	3-8-1
3-8-2	TOUCH -AND -GO, STOP -AND -GO, 또는 LOW APPROACH	3-8-2
3-8-3	동일방향 동시 이 · 착륙	3-8-2
3-8-4	반대방향 동시 이 · 착륙	3-8-3
제 9 절	출발절차 및 분리	
3-9-1	출발 정보	3-9-1
3-9-2	출발지연 정보	3-9-1
3-9-3	출발관제지시	3-9-2
3-9-4	이륙위치에서의 대기	3-9-3
3-9-5	예측 분리	3-9-4
3-9-6	동일 활주로상 분리	3-9-4
3-9-7	중간 이륙을 위한 항적난기류(Wake Turbulence) 분리 ...	3-9-7
3-9-8	교차활주로상의 분리	3-9-9
3-9-9	이륙 허가	3-9-12
3-9-10	이륙 허가의 취소	3-9-12
제 10 절	도착절차 및 분리기준	
3-10-1	도착 정보	3-10-1
3-10-2	관제탑에서의 접근정보 통보	3-10-2
3-10-3	동일 활주로상에서의 분리기준	3-10-2
3-10-4	교차활주로상의 분리기준	3-10-5
3-10-5	착륙 허가	3-10-9
3-10-6	예측 분리	3-10-10
3-10-7	육안확인 되지 않는 항공기에 대한 착륙허가	3-10-11
3-10-8	착륙허가의 보류	3-10-11
3-10-9	활주로 개방	3-10-11
3-10-10	LOW APPROACH 고도제한	3-10-12
3-10-11	축소 장주	3-10-13
3-10-12	원형 접근	3-10-13
3-10-13	가상엔진정지(SFO) 비행/준 비상 접근훈련	3-10-14

제 11 절 헬리콥터 운영절차

3-11-1	지상활주 및 지상이동	3-11-1
3-11-2	헬리콥터 이륙허가	3-11-2
3-11-3	헬리콥터 출발분리	3-11-3
3-11-4	헬리콥터 도착 분리	3-11-3
3-11-5	동시 착륙 또는 이륙	3-11-4
3-11-6	헬리콥터 착륙 허가	3-11-5

제 12 절 수상 활주로 운영 [적용 유보]

제 4 장 계기비행

제 1 절 항행안전시설 사용 제한

4-1-1	고도와 거리의 한계	4-1-1
4-1-2	예외 사항	4-1-2
4-1-3	통과 고도	4-1-3
4-1-4	운상시계비행	4-1-3
4-1-5	픽스 사용	4-1-3

제 2 절 허가

4-2-1	허가 사항	4-2-1
4-2-2	허가 접두어	4-2-1
4-2-3	허가중계 지시	4-2-1
4-2-4	허가의 중계	4-2-1
4-2-5	비행경로 또는 고도 정정	4-2-2
4-2-6	경유 비행 허가	4-2-3
4-2-7	공역 유보 허가	4-2-3
4-2-8	비행방식의 변경 허가	4-2-4
4-2-9	허가 항목	4-2-4

제 3 절 출발 절차

4-3-1	출발 용어	4-3-1
4-3-2	출발 허가	4-3-1
4-3-3	이륙허가 간소화	4-3-5
4-3-4	출발제한사항, 허가 취소시간, 출발유보 및 출발유보 해제시간	4-3-8

4-3-5	지상 정지	4-3-10
4-3-6	자연 순위	4-3-10
4-3-7	출발자연정보 통보	4-3-10
4-3-8	인수관제시설과의 협조	4-3-10
4-3-9	계기비행 출발 항공기에 대한 VFR RELEASE	4-3-11
4-3-10	출발시간 통보	4-3-11
제 4 절 비행로 배정		
4-4-1	비행로의 사용	4-4-1
4-4-2	비행로 구조 전환	4-4-2
4-4-3	군 작전을 위한 방위-거리 비행로 정의	4-4-3
4-4-4	대체 비행로	4-4-4
4-4-5	G등급 구역	4-4-4
제 5 절 고도배정 및 확인		
4-5-1	수직분리 기준	4-5-1
4-5-2	비행방향에 따른 고도배정	4-5-1
4-5-3	예외 사항	4-5-2
4-5-4	최저 사용가능 비행고도	4-5-2
4-5-5	조정된 최저비행고도	4-5-3
4-5-6	최저 항공로고도	4-5-3
4-5-7	고도 정보	4-5-4
4-5-8	예상되는 고도 변경	4-5-10
4-5-9	고도확인 - 비레이더	4-5-10
제 6 절 체공 항공기		
4-6-1	체공픽스까지의 허가	4-6-1
4-6-2	체공픽스 다음 비행구간에 대한 비행허가	4-6-3
4-6-3	자연	4-6-3
4-6-4	체공 지시	4-6-4
4-6-5	시각 체공지점	4-6-4
4-6-6	체공 비행로 이탈	4-6-5
4-6-7	감시되지 않는 항행안전시설	4-6-5
4-6-8	ILS 보호 / 임계 구역	4-6-5

제 7 절 도착절차

4-7-1	허가 정보	4-7-1
4-7-2	사전 강화허가	4-7-1
4-7-3	단일주파수접근(SFA)	4-7-2
4-7-4	군용기에 대한 무선주파수 및 레이더 비컨 변경	4-7-2
4-7-5	군용 터보제트기의 항공로상 고도 강하	4-7-3
4-7-6	도착 정보	4-7-4
4-7-7	기상 정보	4-7-5
4-7-8	조종사에 의한 최저치 미만 보고	4-7-5
4-7-9	관제권 이양	4-7-5
4-7-10	접근 정보	4-7-5
4-7-11	접근관제소에 의한 도착정보	4-7-6
4-7-12	공항 상태	4-7-7
4-7-13	ILS 활주로 전환	4-7-8

제 8 절 접근 허가 절차

4-8-1	접근 허가	4-8-1
4-8-2	허가 한계점	4-8-5
4-8-3	중계된 접근허가	4-8-5
4-8-4	군용기의 고고도 계기접근 고도 배정	4-8-5
4-8-5	고도 명시	4-8-5
4-8-6	선회 접근	4-8-6
4-8-7	측면이동 접근	4-8-6
4-8-8	주파수 변경	4-8-6
4-8-9	실패 접근	4-8-7
4-8-10	접근 정보	4-8-7
4-8-11	연습 접근	4-8-7
4-8-12	저고도 접근 및 접지 후 이륙	4-8-8

제 5 장 레이더

제 1 절 일반사항

5-1-1	레이더 작동상태와 장비성능	5-1-1
5-1-2	조정 점검	5-1-1

5-1-3	레이더 이용	5-1-1
5-1-4	비컨간격의 정확성	5-1-2
5-1-5	전자방해 및 전자 역방해 활동	5-1-3
5-1-6	업무제한 사항	5-1-4
5-1-7	전자 커서	5-1-4
5-1-8	중첩항적 처리절차	5-1-4
5-1-9	체공장주 감시	5-1-5
5-1-10	이탈 조연	5-1-5
5-1-11	레이더 픽스 기록	5-1-5
5-1-12	위치 보고	5-1-5
5-1-13	레이더 업무 종료	5-1-6

제 2 절 비컨 시스템

5-2-1	배정 기준	5-2-1
5-2-2	DISCRETE 비컨코드 배정	5-2-1
5-2-3	NON-DISCRETE 비컨코드 배정	5-2-2
5-2-4	혼합 상황	5-2-2
5-2-5	레이더 비컨코드 변경	5-2-2
5-2-6	기능별 코드 배정	5-2-2
5-2-7	비상코드 배정	5-2-2
5-2-8	무선통신 두절	5-2-3
5-2-9	시계비행(VFR) 코드 배정	5-2-3
5-2-10	여압복 착용비행과 FL600 이상의 비행을 위한 비컨코드 [적용 유보]	5-2-4
5-2-11	방공훈련용 비컨 코드 배정	5-2-5
5-2-12	운용대기상태 또는 저감도 운용	5-2-5
5-2-13	코드 감시	5-2-5
5-2-14	배정된 비컨코드의 전시상실 또는 트랜스폰더 고장/기능 장애	5-2-6
5-2-15	작동되지 않거나 고장난 질문기	5-2-6
5-2-16	A등급 공역 내에서의 트랜스폰더 고장	5-2-7
5-2-17	MODE C 고도판독의 정확성	5-2-7

5-2-18	고도 확인 - MODE C	5-2-8
5-2-19	고도 확인 - NON-MODE C	5-2-9
5-2-20	자동 고도보고	5-2-10
5-2-21	10,000피트에서 FL140 사이에서의 트랜스폰더/MODE C 항공기 장착 예외	5-2-10
5-2-22	비컨 종료	5-2-11
5-2-23	고도 여과 기능 사용	5-2-11
제 3 절 레이더 식별		
5-3-1	적용	5-3-1
5-3-2	일차레이더 식별방법	5-3-1
5-3-3	비컨식별방법	5-3-2
5-3-4	터미널(Terminal)자동식별시스템에 의한 식별방법	5-3-3
5-3-5	의심스러운 식별	5-3-3
5-3-6	위치 정보	5-3-4
5-3-7	식별 상태	5-3-4
5-3-8	표적 마커	5-3-4
5-3-9	표적 마커	5-3-5
제 4 절 레이더 식별의 이양		
5-4-1	적용	5-4-1
5-4-2	용어	5-4-1
5-4-3	방법	5-4-2
5-4-4	항적	5-4-3
5-4-5	인계 관제사의 관제권 이양	5-4-3
5-4-6	인수 관제사의 관제권 인수	5-4-5
5-4-7	POINT-OUT	5-4-6
5-4-8	자동 정보 이양	5-4-7
5-4-9	시설간 자동정보이양	5-4-7
제 5 절 레이더 분리		
5-5-1	적 용	5-5-1
5-5-2	표적 분리	5-5-1

5-5-3	표적 분해	5-5-2
5-5-4	최저치	5-5-2
5-5-5	수직분리 적용	5-5-5
5-5-6	예외 사항	5-5-6
5-5-7	통과 또는 분산	5-5-6
5-5-8	편대비행을 위한 추가분리	5-5-7
5-5-9	장애물로부터 분리	5-5-8
5-5-10	인접 구역	5-5-8
5-5-11	스코프 가장자리	5-5-9
5-5-12	비컨표적 이격허용치	5-5-9
5-5-13	GPA 102/103 CORRECTION FACTOR[적용 유보]	5-5-9
제 6 절 레이더 유도		
5-6-1	적용	5-6-1
5-6-2	레이더 유도 방법	5-6-1
5-6-3	최저고도 미만에서의 레이더 유도	5-6-3
제 7 절 속도 조절		
5-7-1	적용	5-7-1
5-7-2	방법	5-7-2
5-7-3	최저치	5-7-4
5-7-4	마하넘버기법을 이용한 종적분리	5-7-5
5-7-5	속도 조절의 종료	5-7-6
제 8 절 레이더 출발 절차		
5-8-1	절 차	5-8-1
5-8-2	최초 이륙방향	5-8-1
5-8-3	연속 또는 동시 출발	5-8-1
5-8-4	이륙 및 도착	5-8-4
5-8-5	평행 또는 교차되지 않는 분기 활주로상의 출발 및 도착	5-8-5
제 9 절 레이더 도착 관제		
5-9-1	최종접근 진로로의 레이더 유도	5-9-1
5-9-2	최종접근진로로의 진입	5-9-2
5-9-3	최종접근 진로를 통과하는 레이더 유도	5-9-2

5-9-4	도착 지침	5-9-3
5-9-5	접근분리 책임	5-9-6
5-9-6	평행 ILS 접근	5-9-6
5-9-7	동시 독립 ILS 접근 - 이중 및 삼중	5-9-8
5-9-8	동시 독립 ILS 접근 - HIGH UPDATE RADAR	5-9-10

제 10 절 레이더 접근 - 터미널(Terminal)

5-10-1	적 용	5-10-1
5-10-2	접근 정보	5-10-1
5-10-3	자이로 고장시의 접근	5-10-3
5-10-4	통신 두절	5-10-3
5-10-5	레이더 포착 상실	5-10-4
5-10-6	착륙 점검	5-10-4
5-10-7	위치 통보	5-10-5
5-10-8	최종관제사로의 관제권 인계	5-10-5
5-10-9	통신 점검	5-10-5
5-10-10	송신 응답에 관한 지시	5-10-5
5-10-11	실패 접근	5-10-6
5-10-12	저고도 통과 접근 및 접지 후 이륙	5-10-6
5-10-13	관제탑 허가	5-10-6
5-10-14	비정상적인 최종접근	5-10-7
5-10-15	군항공기 단일 주파수 접근	5-10-7

제 11 절 감시레이더 접근 - 터미널(Terminal)

5-11-1	고도 정보	5-11-1
5-11-2	육안 확인 보고	5-11-1
5-11-3	강하 준비 통보	5-11-1
5-11-4	강하 지시	5-11-2
5-11-5	최종접근 안내	5-11-2
5-11-6	접근안내의 종료	5-11-3

제 12 절 정밀레이더접근 - 터미널(Terminal)

5-12-1	활공로 접근 통보	5-12-1
5-12-2	결심고도 통보	5-12-1

5-12-3	강하 지시	5-12-1
5-12-4	활공로 및 진로 정보	5-12-1
5-12-5	접지점으로부터의 거리	5-12-2
5-12-6	결심고도	5-12-2
5-12-7	위치 조연	5-12-2
5-12-8	접근안내 종료	5-12-2
5-12-9	무선통신의 이양	5-12-3
5-12-10	고도부분 고장	5-12-3
5-12-11	감시레이더 이용 불능시 절차	5-12-4
제 13 절 접근 감시를 위한 정밀접근레이더의 이용		
5-13-1	PAR 장비를 이용한 접근 감시	5-13-1
5-13-2	레이더 감시업무 통보	5-13-1
5-13-3	레이더 감시 정보	5-13-2
제 14 절 자동화 시스템 - EN ROUTE		
5-14-1	충돌경고 및 MODE “C” 경고	5-14-1
5-14-2	E-MSAW 미만 항적 보고	5-14-1
5-14-3	배정고도의 컴퓨터 입력	5-14-2
5-14-4	보고된 고도의 입력	5-14-2
5-14-5	고도 제한 선택	5-14-3
5-14-6	SECTOR 적격성[적용 유보]	5-14-3
5-14-7	COAST TRACK	5-14-3
5-14-8	COAST TRACK 처리 절차	5-14-3
제 15 절 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템		
5-15-1	적용	5-15-1
5-15-2	책임	5-15-1
5-15-3	용도	5-15-1
5-15-4	시스템 운영 요건	5-15-1
5-15-5	전시되는 정보	5-15-2
5-15-6	충돌 경고/Mode C Intruder	5-15-2
5-15-7	최저안전고도 경고의 억제	5-15-3
5-15-8	항적 전시 일시 중지 기능	5-15-3

제 16 절 TPX - 42 - 터미널(Terminal)

5-16-1	적용	5-16-1
5-16-2	책임	5-16-1
5-16-3	용도	5-16-1
5-16-4	시스템 운영 요건	5-16-1
5-16-5	전시되는 정보	5-16-1
5-16-6	저고도 항적 경고 기능의 억제	5-16-1

제 6 장 비레이더 절차

제 1 절 일반 사항

6-1-1	DME	6-1-1
6-1-2	위치보고 미접수	6-1-1
6-1-3	중복 위치 보고	6-1-1
6-1-4	인접 공항 운영	6-1-1
6-1-5	도착 분리 최저치	6-1-2

제 2 절 연속적인 출발항공기의 최초 분리

6-2-1	분기된 진로상의 최저치	6-2-1
6-2-2	동일진로를 따르는 항공기 간 최저치	6-2-4

제 3 절 출발 및 도착 항공기간 최초 분리

6-3-1	분리 최저치	6-3-1
-------	--------------	-------

제 4 절 종적 분리

6-4-1	적용	6-4-1
6-4-2	동일, 수렴, 교차진로 항공기 간 최저분리	6-4-1
6-4-3	반대진로 항공기간 분리최저치	6-4-7
6-4-4	조종사에 의한 분리	6-4-9
6-4-5	VOR 항공로/비행로를 따라 비행하는 지역항법 항공기 ..	6-4-9

제 5 절 횡적 분리

6-5-1	분리 방법	6-5-1
6-5-2	분기 레디얼상의 최저치	6-5-1
6-5-3	DME에 의한 원호비행 최저치	6-5-3
6-5-4	항공로/비행로로 설정되지 않은 비행로상의 최저치	6-5-4
6-5-5	분기/교차 진로상의 지역항법 항공기간 분리 최저치	6-5-6

제 6 절 수직분리

6-6-1	적용	6-6-1
6-6-2	예외 사항	6-6-1
6-6-3	조종사에 의한 분리	6-6-2

제 7 절 시차접근

6-7-1	적용	6-7-1
6-7-2	접근 순서	6-7-2
6-7-3	접근순서 적용 중단	6-7-3
6-7-4	수평 비행 제한	6-7-3
6-7-5	간격 최저치	6-7-4
6-7-6	시간 점검	6-7-4
6-7-7	실패 접근	6-7-4

제 7 장 시계비행(VISUAL)

제 1 절 일반사항

7-1-1	A등급 공역의 제한사항	7-1-1
7-1-2	시계비행(VFR) 상태	7-1-1
7-1-3	시계비행(VFR) 도착 항공기에 대한 접근관제업무	7-1-1
7-1-4	시계비행 항공기의 시각 제공	7-1-2

제 2 절 시계(Visual) 분리

7-2-1	시계(Visual) 분리	7-2-1
-------	---------------	-------

제 3 절 운상시계비행

7-3-1	운상시계비행	7-3-1
7-3-2	비행방향에 따른 고도	7-3-2

제 4 절 접근

7-4-1	시각(Visual) 접근	7-4-1
7-4-2	시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도	7-4-1
7-4-3	시각(Visual) 접근 허가	7-4-1
7-4-4	복수활주로 접근	7-4-3
7-4-5	발간된 시각(Visual) 비행 접근절차[적용 유보]	7-4-4
7-4-6	CONTACT APPROACH	7-4-5

제 5 절 특별시계비행(SVFR)

7-5-1	인가	7-5-1
7-5-2	우선권	7-5-1
7-5-3	분리	7-5-2
7-5-4	고도배정	7-5-3
7-5-5	국지비행	7-5-4
7-5-6	시계비행상태까지 상승	7-5-4
7-5-7	지상시정 1마일 미만	7-5-5
7-5-8	비행시정 1마일 미만	7-5-5
제 6 절 시계비행 항공기에 대한 기본적인 레이더업무		
7-6-1	적용	7-6-1
7-6-2	업무수행 가능 여부	7-6-1
7-6-3	첫 교신	7-6-1
7-6-4	식별	7-6-2
7-6-5	체공	7-6-2
7-6-6	접근 순서	7-6-2
7-6-7	순서 배열	7-6-2
7-6-8	관제권 이양	7-6-2
7-6-9	접근 포기 항공기	7-6-3
7-6-10	시계비행 출발항공기 정보	7-6-3
7-6-11	업무 종료	7-6-3
7-6-12	관제탑이 운영되지 않는 동안의 수행 업무	7-6-4
제 7 절 터미널(Terminal) 레이더 업무 구역 [적용 유보]		7-7-1
제 8 절 C등급 업무		
7-8-1	적용	7-8-1
7-8-2	C등급 업무	7-8-1
7-8-3	분리	7-8-1
7-8-4	양방향 무선교신 설정	7-8-2
7-8-5	고도배정	7-8-2
7-8-6	예외	7-8-2
7-8-7	인접공항운영	7-8-2
7-8-8	업무의 종료	7-8-3
제 9 절 B등급 업무		

7-9-1	적 용	7-9-1
7-9-2	B등급 공역내의 시계비행 항공기	7-9-1
7-9-3	방 법	7-9-2
7-9-4	분 리	7-9-2
7-9-5	교통 정보 조연	7-9-3
7-9-6	헬리콥터 교통분리	7-9-3
7-9-7	고도 배정	7-9-3
7-9-8	접근 간격	7-9-4

제 8 장 해양 /대양 비행절차 [적용 유보]

제 9 장 특수 비행

제 1 절 일반사항

9-1-1	일반사항	9-1-1
9-1-2	특별취급	9-1-1
9-1-3	비행점검 항공기	9-1-1

제 2 절 특별목적비행 [적용 유보]

제 3 절 특별비행

9-3-1	위험물질 운반 항공기	9-3-1
9-3-2	천체항법 훈련[적용 유보]	9-3-1
9-3-3	동력부 특별비행[적용 유보]	9-3-1
9-3-4	실험 항공기 비행	9-3-1
9-3-5	FAA 연구 및 개발비행[적용 유보]	9-3-2
9-3-6	FLYNET	9-3-2
9-3-7	IFR 군 훈련 경로	9-3-2
9-3-8	요격 작전	9-3-4
9-3-9	특별 관심 구역[적용 유보]	9-3-4
9-3-10	민간/군 기관에 의한 법 집행 임무[적용 유보]	9-3-4
9-3-11	군용 항공기 공중 급유	9-3-4
9-3-12	FL600 초과 고도에서의 군사작전	9-3-7
9-3-13	군 특별 사용 주파수[적용 유보]	9-3-7
9-3-14	핵 방사능 지역의 회피	9-3-7
9-3-15	SAMP	9-3-8

9-3-16	AWACS SPECIAL FLIGHT	9-3-8
9-3-17	기상 정찰 비행[적용 유보]	9-3-8
9-3-18	회피조치 기동	9-3-8
9-3-19	비표준 편대 / CELL 비행	9-3-9
9-3-20	개방공역 협약 항공기[적용 유보]	9-3-9

제 4 절 특수사용공역과 항공관제인가 공역

9-4-1	적용	9-4-1
9-4-2	분리 최저치	9-4-1
9-4-3	VFR-ON-TOP	9-4-2
9-4-4	사용중인 특수사용공역 / 항공교통관제 인가공역 통과	9-4-2

제 5 절 연료 투하

9-5-1	정보 요구사항	9-5-1
9-5-2	비행로 설정	9-5-1
9-5-3	고도 배정	9-5-1
9-5-4	분리 최저치	9-5-1
9-5-5	정보 전파	9-5-1

제 6 절 외부장착물 투하

9-6-1	외부장착물 투하	9-6-1
-------	----------------	-------

제 7 절 무인자유기구

9-7-1	적 용	9-7-1
9-7-2	표류기구	9-7-3

제 8 절 낙하산 강하

9-8-1	협조	9-8-1
9-8-2	A등급, B등급 및 C등급 공역	9-8-1
9-8-3	D등급 공역	9-8-1
9-8-4	기타 관제공역	9-8-1

제 9 절 미식별 비행물체(UFO) 보고[적용 유보]

제 10 장 비상 절차

제 1 절 일반사항

10-1-1	비상상황의 결정	10-1-1
10-1-2	정보 입수	10-1-1

10-1-3	비상상황의 지원	10-1-1
10-1-4	책임	10-1-2
10-1-5	협조	10-1-3
10-1-6	공항 지상 비상상황	10-1-3
10-1-7	군 전투기의 비행중 비상상황	10-1-3

제 2 절 비상 지원 절차

10-2-1	정보 요구	10-2-1
10-2-2	주파수 변경	10-2-1
10-2-3	항공기 방향 유도	10-2-1
10-2-4	수신감도 향상을 위한 고도 변경	10-2-2
10-2-5	비상 상황	10-2-2
10-2-6	피랍항공기	10-2-2
10-2-7	악기상 상태하의 시계비행(VFR) 항공기	10-2-3
10-2-8	악기상 상태하의 시계비행 항공기에 대한 레이더 업무 지원	10-2-3
10-2-9	레이더 업무 지원	10-2-4
10-2-10	비상위치지시용 무선표지설비(ELT)의 신호	10-2-5
10-2-11	항공기 폭발물 위협	10-2-6
10-2-12	폭발물 탐지 K-9 팀[적용 유보]	10-2-8
10-2-13	비상공항 조연	10-2-8
10-2-14	비상공항 안내	10-2-8
10-2-15	비행 중 우발사태	10-2-8
10-2-16	비상장애물 비디오 맵[적용 유보]	10-2-10
10-2-17	화산재[적용 유보]	10-2-10

제 3 절 도착지연 항공기

10-3-1	도착지연 항공기	10-3-1
10-3-2	항공교통센터(ACC)에 통보하여야 할 정보	10-3-1
10-3-3	구조조정센터(RCC)에 통보하여야 할 정보	10-3-2
10-3-4	항공기 탐색경보	10-3-2
10-3-5	구조조정센터(RCC)로의 책임이양	10-3-3
10-3-6	항공기 위치표시	10-3-3
10-3-7	항공기 행방 탐색경보 취소	10-3-3

제 4 절 관제 조치

10-4-1	교통 제한	10-4-1
10-4-2	조명 요구	10-4-1

10-4-3	교통 재개	10-4-1
10-4-4	통신 두절	10-4-1
제 5 절	기타 운영	
10-5-1	함대 지원 업무[적용 유보]	10-5-1
10-5-2	폭발물 적재 항공기	10-5-1
제 6 절	해상 비상절차[적용 유보]	
10-6-1	적 용	10-6-1
10-6-2	비상 단계	10-6-1
10-6-3	경보업무 및 특별지원	10-6-2
10-6-4	비행 중 우발사태	10-6-3
10-6-5	구조항공기에 대한 업무 제공	10-6-5
제 7 절	지상미사일 비상	
10-7-1	정보 중계	10-7-1
10-7-2	계기비행 및 특별시계비행 최저치	10-7-1
10-7-3	시계비행 최저치	10-7-1
10-7-4	연기기동 회피	10-7-1
10-7-5	연장 통보	10-7-1

제 11 장 항공교통 관리절차 [적용 유보]

제 1 절 일반사항

11-1-1	항공교통관리시스템의 역할	11-1-1
11-1-2	의무 및 책임	11-1-1

제 12 장 의도적 생략

제 13 장 판단결정도구 [적용 유보]

제 1 절 사용자 요청 평가 툴(Tool)의 한정된 주요 특성 - ENROUTE

13-1-1	설 명	13-1-1
13-1-2	충돌 탐지 및 해소	13-1-1
13-1-3	시험 운영	13-1-2
13-1-4	URET에 근거한 허가	13-1-2
13-1-5	항공기 목록(ACL) 및 비행정보관리	13-1-2

13-1-6 관제정보의 기록	13-1-2
13-1-7 자동통보의 확인	13-1-2
13-1-8 궤도 정보	13-1-3
13-1-9 보고 지연	13-1-3
13-1-10 도착지연 항공기	13-1-3
13-1-11 그래픽 비행계획전시기의 사용	13-1-3
13-1-12 바람 예보	13-1-4
13-1-13 시설간 연결	13-1-4
13-1-14 HOST 운영 중단	13-1-4
제 2 절 Ocean 21 - Oceanic	

제 1 장 서 론(INTRODUCTION)

제 1 절 일반사항(GENERAL)

1-1-1 목적 및 적용(Purpose and Application)

가. 목 적

이 항공교통관제절차(이하 “절차” 라 한다)는 제2차 공역위원회 의결(2000년9월 8일)에 의거 항공기 안전운항을 확보하고 항공기 운항 시 발생할 수 있는 공중 충돌 등을 방지하기 위하여 항공교통관제업무에 필요한 민·군 공통의 세부기준을 정함을 그 목적으로 한다.

나. 적 용

- 1) 항공교통관제기관 및 소속관제사(이하 “관제사” 라 한다)는 업무 수행 시, 이 절차를 준수하여야 한다.
- 2) 비행을 하고자 하거나 비행하는 자는 항공안전을 위하여 위 “나” “1)”의 규정에 의거 적용되는 절차 또는 지시를 준수하여야 한다.
- 3) 이 절차에서 정하지 아니한 사항에 대하여는 미연방항공청(FAA) 발행 항공교통관제(Air Traffic Control, 7110. 65) 또는 국제민간항공기구(ICAO) 발행 항공교통관리(DOC 4444 PANS -ATM)를 적용할 수 있다.

1-1-2 배 포(Distribution)

이 절차는 건설교통부 항공안전본부 항공교통관제기관, 국방부 작전 및 비행부대와 항공교통관제기관, 주한미군 항공교통관제기관, 항공사 및 항공교통관제 교육기관에 배포한다.

1-1-3 폐 기(Cancellation)

공군교범 5-346(‘01.1.1) “표준항공교통관제절차” 및 항공안전본부고시 제2004-40호 (‘ 04.10.30) “항공교통관제절차” 는 2007년 7월 1일부로 폐기한다.

1-1-4 주요 수정사항 설명(Explanation Of Major Changes)

기본판의 중요 변경사항은 수정판으로 발간한다.

1-1-5 시행일(Effective Date)

이 절차는 2007. 7. 1.부터 시행한다.

1-1-6 개정 요청(Recommendations for Procedural Changes)

이 절차의 내용에 대한 개정요청은 소속 기관장 또는 관장 부서를 경유하여 국방부 육·해·공군본부(정보작전지원참모부) 및 건설교통부(항공안전본부)로 제출하여야 한다.

1-1-7 발간(Publication)

이 절차의 기본판은 2년에 1회, 수정판은 1년에 1회 이상 발간하는 것을 원칙으로 한다. 단, 항공안전에 영향을 미치는 긴급한 내용은 공역위원회의 심의를 받은 후 즉시 발간할 수 있다.

1-1-8 절차에 관한 합의서(Procedural Letters Of Agreement)

통합 적용 또는 두 시설/기구 이상 간 협조 또는 동의를 필요한 절차/최저치는 반드시 합의서에 명시하여야 하며, 동 합의서는 이 절차를 보충할 수 있다. 해당 군 인가 기관이 군용기 간 축소분리 기준을 인가하지 않는 한 어떠한 최저치도 이 절차에 명시된 최저치보다 낮아서는 아니 된다.

1-1-9 예외적인 기준적용을 위한 사전 허가

(Constraints Governing Supplements And Procedural Deviations)

예외적인 기준의 적용을 위하여 이 절차의 위배 또는 보충 절차를 필요로 하는 경우, 절차적 예외 사항 또는 보충절차를 이행하기 전에 관장부서(건설교통부 항공안전본부 항공교통기획팀/국방부 육·해·공군본부 정보작전지원참모부)로부터 사전허가를 받아야 한다.

제 2 절 참 고 용 어(Terms Of Reference)

1-2-1 용어의 의미(Word Meanings)

이 절차에서는 다음과 같이 사용된다.

가. “.... 하여야 한다(shall)” 용어 또는 명령의 의미로 동사가 사용될 때는 절차가 의무임을 의미한다.

- 예) 1. 인계 관제사는 다음의 자료를 인수관제사에게 “통보” 하여야(shall forward) 한다.
2. 대체 비행허가를 “발부 하여야(issue)” 한다.
3. 항공기의 Taxi를 “허가 하여야(authorize)” 한다.
4. 폐쇄된 활주로에 항공기의 이·착륙을 “허가” 하여서는 안된다.(do not clear).

나. “..... 할 수 있다(should)” 는 절차가 권고사항임을 의미한다.

다. “.... 하여도 좋다(may)” 또는 “.... 할 필요가 없다(Need Not)” 라는 용어는 절차가 선택사항임을 의미한다.

라. “..... 할 것이다(will)” 는 절차적용을 위한 필요 조건이 아니라 미래를 의미한다.

마. “단수형” 의 단어는 복수의 뜻도 포함한다.

바. “복수형” 의 단어는 단수의 뜻도 포함한다.

사. “항공기(aircraft)” 는 기체와 승무원 또는 양자 모두를 뜻할 수 있다.

아. “인가된 분리(Approved Separation)” 란 이 절차상 적용 가능한 최저치에 따른 분리를 의미한다.

자. “고도” 는 해발고도(MSL), 비행고도(FL) 또는 양자 모두를 의미한다.

차. “마일” 은 별도로 명시하지 않는 한 해상마일(Nautical mile : NM)을 뜻하며 시정과 관련된 경우는 법정마일(statute mile : SM)을 뜻한다.

카. “진로” , “방위” , “방위각” , “기수” , “풍향” 정보는 별도로 언급하지 않는 한, 자침방향 (magnetic, 즉 자북)을 기준으로 한다.

타. 항공교통관제 운영을 위한 시간은 국제표준시간(UTC) 또는 한국표준시간(KST)을 사용하여야 하며, 시·분으로 표기한다. 15초 단위로 시간점검을 하는 경우를 제외하고는, 30초를 기준하여 가까운 쪽 분의 단위를 사용한다.

파. “활주로” 는 항공기에 의하여 사용되는 활주로를 의미하며(용어의 정의 참고) 표준분리에 관한 논의에 있어서는 이·착륙 방향이 있는 헬리패드에도 적용 가능하다. 또한 착륙대(Landing strip)는 항공등화시설·관제탑·항행안전시설 등 비행지원 시설이 구비되지 않고 주간·시계비행 기상상태하에서 사용하는 활주로를 말한다.

하. 적용 유보

1-2-2 진로의 정의(Course Definitions)

다음의 정의는 이 절차의 분리기준 적용 시 사용하여야 한다.

주기 : 이 항목에서 사용되는 “보호구역” 은 계획된 비행 진로를 따라서 항공기 양쪽에 적용 가능한 횡적 분리 기준의 1/2에 해당하는 공역을 말하며, 두 항공기의 보호구역이 겹치지 않는 경우, 횡적분리 기준은 확보된 것이다.

가. “동일진로(same course)” 는 항공기 간 보호공역이 일치되거나, 중첩 또는 교차 되고, 그 진로의 각도 차가 45° 미만인 진로를 말한다.

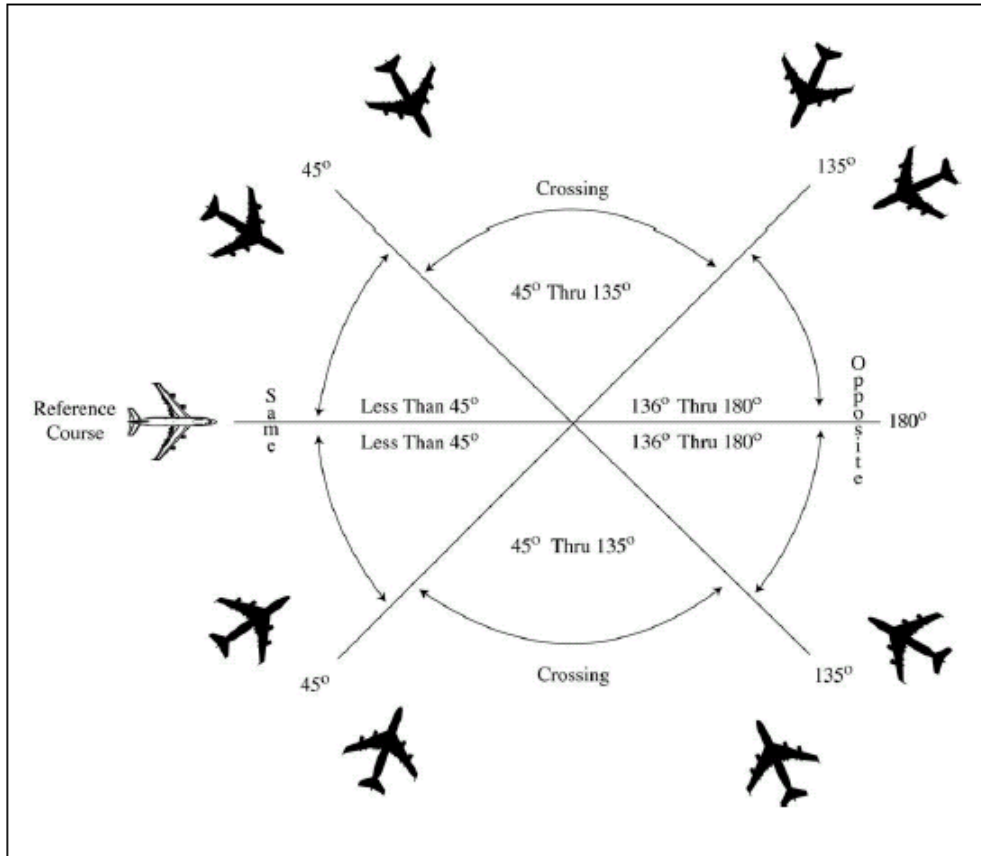


그림 1-2-1 분기(Divergence)

나. “교차 진로(crossing course)” 는 진로의 각도차가 $45^{\circ} \sim 135^{\circ}$ 사이에서 서로 교차하는 진로를 말한다(그림 1-2-1 참고).

다. “반대/역진로(opposite / reciprocal course)” 는 항공기간의 보호공역이 일치 · 중첩 · 교차되고 그 각도차가 135° 를 초과하고 180° 이하인 진로를 말한다(그림 1-2-1 참고).

1-2-3 주 기(Notes)

언급되고 있는 자료와 관련된 사실 또는 설명은 “주기” 로 표기한다.

1-2-4 참 고(References)

이 절차에서 “참고” 는 다른 법규, 기타 참고서적 등과 같은 보충자료를 찾아볼 수 있도록 사용된다.

1-2-5 주 해(Annotations)

수정, 재 인쇄 또는 새로 발간되는 페이지는 다음과 같이 표기한다.

가. 수정번호와 유효일자는 수정 또는 신설된 페이지에 기록한다.

나. 수정이 필요 없는 페이지는 원래의 형태로 재 인쇄한다.

다. ENROUTE 또는 터미널(Terminal) 주해가 있는 항목·절은 해당시설에만 적용되며, 별도로 지정하지 않은 항·절은 양 시설(ENROUTE 또는 터미널(Terminal)) 모두에 적용한다.

라. 육군, 해군, 공군, 미공군(USAF), 미해군(USN), 미육군(USA)이라는 형태의 주해가 뒤따를 때, 해당 규정은 지정된 기관에만 적용한다.

“군 적용”은 해당 항목·절이 군(육·해·공군)에만 적용되며, “민 적용”은 해당 항목·절이 민간항공에만 적용된다. 별도로 지정하지 않은 항목·절은 민·군 공통으로 적용한다.

마. 항목에 “항적난기류(Wake Turbulence) 적용”이 표기되어 있을 때는 당해 항목에 관한 정보는 항적난기류(Wake Turbulence) 절차가 적용됨을 의미한다.

바. 관제용어(Phraseology)는 통신에서 사용되는 규정된 단어 또는 구를 뜻한다.

주기 : 관제사는 특정절차에 대하여 규정된 관제용어를 사용 후 그 내용이 이해되었음을 확인하기 위하여 다시 한번 반복 사용할 수 있다. 비표준 관제용어를 사용하는 경우, 세심한 주의를 기울여야 한다.

사. 예(example)는 앞서의 문장과 관련하여 규정된 관제용어가 쓰이는 방법의 용례를 보여준다. 앞의 문구에 기술된 규정된 관제용어가 없는 경우에는, 예(example)에 제시된 단어 또는 구가 통신에 사용될 수 있음을 나타낸다.

주기 : 규정되지 않은 관제용어의 “예(example)”에 포함된 용어를 사용하는 것은 의무사항이 아니다. 그러나 비표준 관제용어의 사용은 이러한 예(example)와 가깝게 사용하는 것이 바람직하다.

1-2-6 약 어(Abbreviations):

이 절차에서 사용되는 약어의 뜻은 다음과 같다.

약 어		의 미
AAR	Airport Acceptance Rate	공항 수용률
AC	Advisory Circular	권고회보
ACAS	Airborne Collision Avoidance System	공중충돌경고장치
ACC	Area Control Center	지역관제소
ACL	Aircraft List	항공기 목록
ACLS	Automatic Carrier Landing System	항공기 자동 착륙시스템
ADIZ	Air Defense Identification Zone	방공식별구역
ADS	Automatic Dependent Surveillance	자동항행감시장치
ADS-A	Automatic Dependent Surveillance Addressable	ADS-A

ADS-B	Automatic Dependent Surveillance Broadcast	ADS-B
AIDC	ATS Interfacility Data Communications	ATS 시설간 데이터 통신
AIM	Aeronautical Information Manual	항공정보교범
AIP	Aeronautical Information Publication	항공정보간행물
AIMET	Airman's Meteorological Information	항공기상정보
ALERFA	Alert Phase Code (Alerting Service)	경보단계
ALNOT	Alert Notice	항공기 탐색 경보
ALS	Approach Light System	진입등
ALTRV	Altitude Reservation	고도유보
AMASS	Airport Movement Area Safety System	공항 이동지역 안전 시스템
AMB	Ambiguity - A disparity greater than 2miles exists between the position declared for a target by arts and another facility's computer declared position during inter facility handoff	모호함 - 관제이양시항공기 위치가 2마일 이상 차이가 남
APR	ATC preffered route	항공교통관제 우선 비행로
ARCP	Air Refueling Control Point	공중급유 통제지점
ARINC	Aeronautical Radio Incorporated	에어링크사
ARIP	Air Refueling Initial Point	공중급유 시작지점
ARS	Air Traffic System Requirements Service	항공교통시스템 필요 업무
ARSR	Air Route Surveillance Radar	항공로 감시레이더
ASD	Aircraft Situation Display	항공기상황표시정보시설
ASDE	Airport Surface Detection Equipment	공항지상감시레이더
ASDE-X	Airport Surface Detection Equipment - ASDE-X Xray	
ASR	Airport Surveillance Radar	공항감시레이더
ATA	Air Traffic Management Program	항공교통관리 프로그램
ATC	Air Traffic Control	항공교통관제
ATCAA	Air Traffic Control Assigned Airspace	항공교통관제 인가구역
ATCSCC	Air Traffic Control System Command Center	항공교통관제시스템 지휘소
ATCRBS	Air Traffic Control Radar Beacon System	항공교통관제 비컨시스템
ATIS	Automatic Terminal Information Service	공항정보자동방송업무
ATP	Air Traffic Planning And Procedures	항공교통 계획 수립 및 절차
ATS	Air Traffic Services	항공교통업무
ATTS	Automated Terminal Tracking System	국지자동Tracking시스템

BASE	Cloud Base	운저
BOP's	Base Operations	기지운항실
CASA	Civil Aviation Safety Authority	항공안전본부
CAT	Clear Air Turbulence	청천 난기류
CAVOC	Visibility, Cloud And Present Weather Better Than Prescribed Values Or Conditions (To Be Pronounced Kav Oh Kay”)	운고 및 시정 등이 양호한 기상
CDT	Controlled Departure Time	지정 출발시간
CNS	Continuous	지속
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications	관제사 - 조종사 간 데이터 링크 통신
CTA	Control Area	관제구
CTRD	Certified Tower Radar Display	공인된 관제탑 레이더 전시기
CVFP	Charted Visual Flight Procedure	발간된 시계(Visual) 비행절차
CWA	Center Weather Advisory	지역관제소 기상조언
DARC	Direct Access Radar Channel	직접 입 · 출력 레이더
DETRESFA	Distress Phase Code [Alerting Service]	조난단계
DH	Decision Height	결심고도
DME	Distance Measuring Equipment Compatible With TACAN	TACAN 병설 DME
DP	Instrument Departure Procedure	계기출발절차
DR	Dead Reckoning	추측항법
DVFR	Defense Visual Flight Rules	방어시계비행규칙
ECM	Electronic Counter Measure	전자 방해책
EDARC	Enhanced Direct Access Radar Channel	강화된 직접 입 · 출력 레이더
EDCT	Expected Departure Clearance Time	출발허가 예상시간
EFC	Expect Further Clearance	허가예상시간
ELT	Emergency Locator Transmitter	비상위치지시용 무선표지 설비
EOS	End Service	업무종료
EOVM	Emergency Obstruction Video Map	비상 장애물 비디오맵
ETA	Estimated Time Of Arrival	도착예정시간
FAA	Federal Aviation Administration	미연방항공청
FAAO	FAA Order	미 연방항공청 지침서

FANS	Future Air Navigation System	미래 항행 시스템
FAR	Federal Aviation Regulation	미연방항공청 시행규칙
FDIO	Flight Data Input/Output	비행자료 입·출력
FDP	Flight Data Processing	비행자료처리
FIR	Flight Information Region	비행정보구역
FIS	Flight Information Station	비행정보소/공항 운항실
FL	Flight Level	비행고도
FLIP	Flight Information Publication	비행정보간행물
FLY	Fly Or Flying	비행
FMS	Flight Management System	비행관리시스템
FMSP	Flight Management System Procedure	FMS 절차
GCA	Ground Controlled Approach	지상유도 접근관제시설
GNSS	Global Navigation Satellite System	위성항행시스템
GPS	Global Positioning System	위성위치식별시스템
HIRL	High Intensity Runway Lights	고광도 활주로 등
ICAO	International Civil Aviation Organization	국제민간항공기구
IDENT	Aircraft Identification	항공기 식별 부호
IFR	Instrument Flight Rules	계기비행규칙
ILS	Instrument Landing System	계기착륙장치
INCERFA	Uncertainty Phase Code [Alerting Service]	불확실 단계(경보업무)
INREQ	Information Request	비상 정보 요청
INS	Inertial Navigation System	관성항법장치
IR	IFR Military Training Route	IFR 군 훈련 경로
JATO	Jet Assisted Takeoff	제트항공기 이륙보조장치
KST	Korea Standard Time	한국표준시간
LOA	Letter of Agreement	합의서
LLWAS	Low Level Windshear Alert System	저고도 Windshear 경보 장치
LORAN	Long Range Navigation System	장거리 항행안전시설
L/MF	Low/Medium Frequency	저/중파
MACH	Mach Number	마하 넘버
MALS	Medium Intensity Approach Light System	중광도진입등
MALSR	Medium Approach Light System With Runway Alignment Indicator Lights	활주로 정대지시등을 포함한 중광도진입등
MAP	Missed Approach Point	실패접근 지점

MARSA	Military Authority Assumes Responsibility For Separation Of Aircraft	항공기간의 분리를 군이 책임짐
MCA	Minimum Crossing Altitude	최저 통과 고도
MCI	Mode C Intruder	Mode C 경고
MDA	Minimum Descent Altitude	최저 강하 고도
MEA	Minimum Enroute (IFR) Altitude	최저 항공로 고도
MIA	Minimum IFR Altitude	최저 계기비행 고도
MIRL	Medium Intensity Runway Lights	중광도 활주로등
MNPS	Minimum Navigation Performance Specification	최저 항행 성능 기준
MNT	Mach Number Technique	마하 속도 조절 기법
MOA	Military Operations Area	군 작전구역
MOCA	Minimum Obstruction Clearance Altitude	최저장애물회피고도
MRA	Minimum Reception Altitude	최저 수신가능고도
MSAW	Minimum Safe Altitude Warning	최저 안전고도 경보
MSL	Mean Sea Level	해발고도
MTI	Moving Target Indicator	이동 표적 식별기
MTR	Military Training Route	군 훈련 경로
MVA	Minimum Vectoring Altitude	최저레이더유도고도
NDB	Nondirectional Radio Beacon	무지향표지시설
NM	Nautical Mile	해상마일
NOTAM	Notice To Airmen	항공고시보
NTZ	No Transgression Zone	진입금지구역
ODALS	Omni-Directional Approach Lighting System	전방향진입등
PAR	Precision Approach Radar	정밀접근레이더
PAR	Preferred Arrival Route	우선도착비행로
PBCT	Proposed Boundary Crossing Time	경계선 통과 예정시간
PDAR	Preferential Departure Arrival Route	우선 출발 도착 비행로
PDR	Preferential Departure Route	우선 출발 비행로
PIDP	Programmable Indicator Data Processor	프로그램 지시자료 처리기
PPI	Plan Position Indicator	평면 위치 지시기
PPR	Prior Permission Required	사전 허가 요구
RAIL	Runway Alignment Indicator Lights	활주로 정대 지시등
RAPCON	Radar Approach Control Facility	레이더접근관제시설

RCC	Rescue Coordination Center	구조조정센터
RCLS	Runway Center Line System	활주로중앙선시스템
RCR	Runway Condition Reading	활주로표면상태수치
RNAV	Area Navigation	지역항법
RNP	Required Navigation Performance	필수 항행성능
RVR	Runway Visual Range	활주로 가시거리
RVSM	Reduced Vertical Separation Minimum	수직분리 최저치 축소
RVV	Runway Visibility Value	활주로 시정치
SAR	Search And Rescue	수색 구조
SATCOM	Satellite Communication	위성 통신
SELCAL	Selective Calling System	선택 호출 방법
SFA	Single Frequency Approach	단일 주파수 접근
SFO	Simulated Flameout	가상엔진정지
SID	Standard Instrument Departure	표준계기출발절차
SIGMET	Significant Meteorological Information	악기상 정보
STAR	Standard Terminal Arrival	표준도착절차
STARS	Standard Terminal Automation eplacement System	표준 국지자동 R대체시스템
STMC	Supervisory Traffic Management Coordinator	교통관리 감독 협조관
STMCIC	Supervisory Traffic Management Coordinator-in charge	교통관리감독 협조책임관
STOL	Short Takeoff And Landing	단거리 이 · 착륙
SVFR	Special Visual Flight Rules	특별시계비행규칙
TAA	Terminal arrival area	터미널(Terminal) 도착 구역
TACAN	TACAN UHF navigational aid (Omni-directional Course and Distance Information]	전술항행표지시설 UHF 항행안전시설 (전방향 코스 및 거리정보)
TDZL	Touchdown Zone Light System	접지구역 등화장치
TMC	Traffic Management Coordinator	교통관리 조정관
TMU	Traffic Management Unit	교통관리소
TRACON	Terminal Radar Approach Control	터미널(Terminal) 레이더 접근관제소
TRSA	Terminal Radar Service Area	터미널(Terminal) 레이더서비스 업무지역
UFO	Unidentified Flying Object	미확인 비행물체

UHF	Ultra High Frequency	극초단파
USA	United States Army	미 육군
USAF	United States Air Force	미 공군
USN	United States Navy	미 해군
UTC	Coordinated Universal Time	국제표준시간
VFR	Visual Flight Rules	시계비행규칙
VHF	Very High Frequency	초단파
VMC	Visual Meteorological Conditions	시계비행 기상조건
VNAV	Vertical Navigation	수직항법
VOR	VHF Navigational Aid (Omni-Directional Course Information))	전방향표지시설
VOR DME	Collocated VOR And DME Navigational Aids(VHF Course and UHF Distance Information))	VOR · DME 복합 항행 안전시설(VHF 코스 및 UHF 거리 정보)
VORTAC	Collocated VOR and TACAN Navigation Aids (VHF and UHF course and UHF Distance Information)	VOR · TACAN 복합항행 안전시설(VHF · UHF코스 및 경로와 UHF 거리정보)
VR	VFR Military Training Route	VFR 군 훈련경로
WSO	Weather Service Office	기상대

제 2 장 관제 일반(GENERAL CONTROL)

제 1 절 일반사항(General)

2-1-1 항공교통관제업무(ATC Service)

항공교통관제시스템의 목적은 시스템 내 항공기간의 충돌방지, 항공교통의 질서유지를 위한 항공교통흐름의 조절 및 촉진에 있다.

기능에 부가하여 항공교통관제시스템은(일정하게 제한된 범위 내에서) 부가적 업무를 제공할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 부가적인 업무를 제공할 수 있는 능력은 다양한 요인, 즉 교통량, 주파수 혼잡, 레이더 성능, 관제사 업무량, 우선순위업무 및 동범주에 속하는 상황을 탐색하고 발견해 낼 수 있는 물리적 능력에 따라 제한된다. 업무 환경이 상기 요인에 의하여 불가능하게 된 경우, 부가적인 업무를 제공할 수 없음이 인정된다. 앞에서 명시한 조건과 같이 관제사는 업무 우선순위 및 다른 상황에 따라 최대한으로 인가된 부가적인 업무를 제공하여야 한다. 부가적인 업무는 관제사에게는 선택사항은 아니지만, 업무여건이 허락할 때, 오히려 필수사항이 되는 것이다. 다음의 경우를 제외하고는 이 규정의 절차 및 최저치에 의거하여 항공교통관제업무를 수행하여야 한다.

가. 기타 절차/최저치가 합의서, 건교부 훈령, 군 규정에 명시되어 있을 경우

주기 : 상기 “가”에 의한 절차는 고도 유보, 공중 급유, 전투기 요격 작전 등에 관한 사항을 포함할 수 있다.

참고 : 1-1-8 절차에 관한 합의서

나. 비상을 선언한 항공기를 지원하기 위하여 위배가 필요한 경우

참고 : 2-1-6 안전경보

10장 비상절차

5-1-8 중첩항적처리절차

2-1-2 업무 우선 순위(Duty Priority)

가. 이 절차에 명시된 바에 따라 항공기 분리와 경보 업무를 최우선적으로 수행하여야 한다. 당시 상황에 근거하여 이 절차의 모든 조항의 우선순위를 정함에 있어 관제사는 최대한 주의를 기울여야 한다.

참고 : 2-1-6 안전경보

주기 : 항공교통상황은 많은 변수를 내포하고 있으므로 모든상황에 통일적으로 적용되는 업무 우선 순위의 표준 목록을 설정하는 것은 불가능하다. 따라서 각 관제사는 자신의 기량으로 당시 상황을 잘 판단하여야 하며, 둘 이상의 조치를 동시에 취하여야 하는 상황일 때, 인지된 사실과 상황을 바탕으로 최선의 판단을 내려야 한다. 비행 안전을 위하여 중요한 조치를 최우선으로 취하여야 한다.

나. 우선순위 업무 및 기타 레이더 제한사항(교통량, 주파수 밀집과 업무량 등을 포함)을 고려하여 가능한 최대한으로 부수적인 업무도 수행하여야 한다.

2-1-3 절차상 우선순위(Procedural Preference)

가. 업무량, 통신, 장비 성능이 허용하는 한, 자동화 절차가 수동 절차에 우선하여 적용된다.

나. 운영상 효율적이고 업무량, 통신과 장비가 허용될 때, 레이더 분리를 비레이더 분리에 우선하여 적용할 수 있다.

다. 운영상 효율적인 경우는 비레이더 분리를 레이더 분리에 우선하여 적용할 수 있다.

주기 : 무리한 레이더 유도보다는 수직분리가 더 바람직 할 경우가 있다.

2-1-4 운영상 우선순위(Operational Priority)

다음의 경우를 제외하고 “First Come, First Served” 원칙에 의거 항공교통관제업무를 제공하여야 한다.

주기 : 계기비행의 취소는 조종사 고유의 권한이며, 조종사가 계기비행을 취소하지 않았다 하여 시계비행(VFR) 항공기보다 우선권이 부여되는 것은 아니다. 예를 들면, 계기비행(IFR) 항공기가 착륙하는 시계비행(VFR) 항공기의 뒤를 따라 장주 진입을 위하여 진로를 조정하여야 할 경우도 있는 것이다.

가. 조난항공기는 다른 모든 항공기보다 통행 우선권을 갖는다.

나. 민간 환자수송기에게 우선권을 부여하여야 한다. 수송기/소형 여객기의 Lifeguard 호출부호 사용은 우선권을 요청하였음을 의미한다. 구두 요청시, 군 구조 항공기(AIR EVAC, MED EVAC) 및 계획된 수송기/근거리용 소형 여객기에게 우선권을 부여하여야 한다. 악기상 또는 항적난기류(Wake Turbulence)가 심한 지역을 회피하여 비행할 수 있도록 환자 수송기의 조종사를 지원하여야 하며, 조종사 요구시, 환자 또는 긴급의약품이 신속하게 처리될 수 있도록 정보를 관련 부서에 통보하여야 한다.

주기 : 복잡한 교통 상황은 관제사가 우선권을 부여하는데 영향을 미칠 수 있으나 안전에 저해되는 일이 없다면 환자수송기가 신속하게 이동할 수 있도록 협조하여야 한다.

다. 수색구조 업무를 수행하는 항공기에게 최대한 편의를 제공하여야 한다.

참고 : 10-1-3 지원 업무의 제공

라. 교통상황과 통신 시설이 허락하는 한 관련된 통제 전문에 의거 대통령 탑승기 및 경호기와 구조 지원 항공기에 우선권을 부여한다.

주기 : 대통령 탑승기 및 경호기는 대통령 및 대통령 경호원, 국무총리 또는 공식 수행원이 탑승한 항공기를 포함한다.

참고 : 2-4-20 항공기 호출부호

4-3-2 출발허가

FAAO 7210.3 5-1-1 사전협조

마. 비행점검 항공기의 신속한 업무수행을 위하여 특별 취급을 하여야한다.

주기 : 예상치 않은 바람상태, 기상, 과중한 교통량으로 인하여 특정시간에 요구한 우선권 및 특별취급이 곤란한 경우도 종종 있다.

참고 : 9-1-3 비행점검 항공기

바. 미 식별 항공기가 식별될 때까지 실제 방공 임무를 수행하는 요격기의 운항에 최대한 협조하여야 한다.

참고 : FAAO 7610.4 12-1-1 적용

사. 계기비행(IFR) 항공기는 특별시계비행(SVFR) 항공기보다 우선권을 가진다.

참고 : 9-3-6 FLYNET

FAAO 7610.4 12-4-1 FLYNET Flights, Nuclear Emergency Teams

2-1-5 긴급 이행(Expeditious Compliance)

가. 긴급(immediately)이란 용어는 긴박한 상황의 회피가 필요하며 신속한 이행이 요구되는 경우에만 사용한다.

나. 신속(expedite)이란 용어는 긴박한 상황으로 진전됨을 회피하기 위하여 즉각 이행이 요구되는 경우에만 사용한다. ATC에 의하여 신속(expedite)한 상승 또는 강하 허가가 발부되었고, 이어서 신속(expedite)이란 용어를 사용하지 않고, 고도가 변경되었거나 재 발부 되었다면 신속(expedite) 지시는 취소된 것이다

다. 위 “가”, “나” 에 의한 지시를 발부할 때, 시간이 허용되는 범위 내에서, 이유를 설명하여야 한다.

2-1-6 안전 경보(Safety Alert)

관제사는 항공기 위치/고도가 지표/장애물 또는 다른 항공기에게 위험하게 근접한 위치/고도에 가까이 있다고 판단될 때, 항공기에게 안전경보를 발부하여야 한다. 조종사가 해당 상황을 해소하기 위한 조치를 취하고 있음을 통보하였을 때, 관제사는 추가 경보를 중단할 수 있다.

타 관제사가 관제중인 항공기가 위험한 상황에 있는 것을 인지한 경우, 안전경보가 발부되었을 것이라고 가정하여서는 안 되며, 해당 관제사에게 위험상황을 통보하여야 한다.

레이더접근관제소는 청각·시각적 경고 기능이 있는 최저안전고도경보(MSAW)시스템을 갖춘 관제탑에 항공기 관제이양 후, 최저안전고도경보(MSAW) 관측 여부를 알릴 필요는 없다.

주기 1 : 관제사는 관제중인 항공기가 지표, 장애물 및 다른 항공기에 근접하여 위험한 상황이라고 판단될 때, 안전경보를 최우선적으로 발부하여야 한다(2-1-2 참고). 교통량, 레이더 스코프의 명확도, 안전경보 발부에 소요되는 시간 등은 관제사가 상황을 관찰하고, 조치를 취하는데 중요한 요소들이다. 관제사가 안전경보를 발부하여야 하는 각각의 상황 전개를 즉시

인지하지 못한 경우, 계속적으로 상황을 주시하고, 상황 발생시 지체 없이 안전경보를 발부하여야 한다.

주기 2 : MSAW/E-MSAW/LAAS, CONFLICT ALERT, 자동고도판독기, PAR 스코프의 관찰 또는 조종사보고에 의거 위험한 근접상황을 인지할 수 있다.

주기 3 : 경보발부 후, 조치가 필요한 경우, 어떤 조치를 취할 것인가를 결정하는 것은 조종사 소관 사항이다.

가. 지상 장애물에 대한 경보

관제사의 관측 결과 항공기가 지상 장애물에 위험스럽게 근접해 있다고 판단될 때, 다음과 같은 경보를 지체 없이 항공기에 발부하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) LOW ALTITUDE ALERT,
CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY.
THE (as appropriate) MEA/MVA/MOCA/MIA IN YOUR AREA IS (고도),
또는 항공기가 최종접근픽스(비정밀 접근),
또는 외측마커,
또는 외측마커를 대신하여 사용되는 픽스(정밀접근)를 지난 경우,
알고 있다면
THE (as appropriate) MDA/DH IS (고도).

나. 항공기 충돌/Mode C 경고

관제사가 특정 고도상의 항공기 간 위험하게 인접한 상황을 인지한 때, 지체 없이 항공기에게 경보를 발부하여야 한다. 가능한 한 조종사에게 회피 조치를 취하도록 하여야 한다.

다. 회피 조치를 할 때는 용어 “IMMEDIATELY” 를 통신문 말미에 사용한다.

관제용어 : TRAFFIC ALERT (항공기 호출부호) (항공기 위치) ADVICE YOU
TURN/RIGHT (항공기 기수),
또는/그리고
CLIMB/DESCEND (적절한 고도지시) IMMEDIATELY.

참고 : 5-14-1 충돌경고 및 Mode C 경고

5-14-2 E-MSAW 미만 항적경고

5-15-6 충돌 경고/Mode C Intruder

5-2-23 고도 여과 기능 사용

2-1-7 비행 중 장비고장(Inflight Equipment Malfunctions)

가. 조종사가 비행 중에 장비의 고장을 보고하는 경우, 관제사는 그 상태(the nature)와 필요한 특별취급범위를 판단하여야 한다.

주기 : 비행 중 장비고장이란 항공교통관제 시스템에서 계기비행(IFR) 상태로 비행할 수 있는 능력과 비행 안전에 영향을 미치는 항공기 장비의 일부 또는 전체의 고장을 의미한다. 관제사는 VOR, TACAN, ADF, GPS 또는

저주파 항법 수신기, 공지통신기의 불량 또는 조종사가 고장으로 판단할 수 있는 장비(예 : 탑재 기상 레이더) 등의 고장에 관한 조종사 보고를 예상할 수 있으며, 조종사는 고장상황과 항공교통관제 기관이 지원하여야 할 사항 및 범위를 송신하여야 한다.

나. 장비, 업무부담 등을 고려하여 특별취급에 필요한 사항을 최대한 지원한다.

다. 인수관제사 및 시설에 당해 항공기에 관한 모든 관련 세부내용 및 요구받았거나 제공되고 있는 특별취급에 대하여 통보하여야 한다.

2-1-8 최소 연료(Minimum Fuel)

항공기가 “최소연료(minimum fuel)” 상태를 선언할 경우, 인수 관제시설에 최소 연료상태임을 통보하고, 해당 항공기의 경로를 지연시킬 수 있는 모든 요인에 주의를 환기시킨다.

주기 : “최소연료(minimum fuel)”란 조종사가 사용하는 용어로서 목적지까지 도착할 수 있는 연료량만을 보유하고 있으므로, 중간 지연이 발생하여서는 안된다는 의미이다. 이것은 비상은 아니나, 지연될 때는 비상상황이 발생할 수 있다는 것이다. 최소 연료상태는 항공교통상의 우선권을 요구하는 사항은 아니다. 하지만 최소연료 상황에서는 상식적으로 판단하여 최대한 협조하여야 한다. 조종사는 안전한 착륙을 위하여 우선권이 필요하다고 판단한 경우, 언제라도 비상을 선언하여야 하며, 연료잔량을 분단위로 환산하여 보고하여야 한다.

2-1-9 필수 비행정보 보고(Reporting Essential Flight Information)

비행안전에 악영향을 미치는 비행 상황과 관련된 정보를 해당 기지운항실, 비행정보실, 항공교통센터, 접근관제소 등 관련기관에 가능한 지체 없이 통보한다.

참고 : 3-3-3 적시 정보

5-1-6 업무 제한사항

FAAO 7210.3 3-1-2 Periodic Maintenance

2-1-10 항행안전시설 고장(NAVAIDs Malfunctions)

가. 항공기가 항행안전시설의 고장을 통보한 경우, 다음의 조치를 취하여야 한다.

- 1) 후속 항공기에게 항행안전시설의 상태를 보고하도록 요청한다.
- 2) 후속 항공기가 정상적인 상태인 것으로 보고한 때에는 해당 항행 안전시설은 계속 사용하고 선행항공기에게 내용을 통보한다.
- 3) 후속 항공기로부터 고장을 확인하였거나 보고를 받을 수 없는 경우에는 예비 장비 및 감시시설의 작동을 요청한다.
- 4) 예비장비가 정상적으로 작동되는 것으로 보고되는 경우, 내용을 지정된 양식에 기록하여야 하며, 해당정비 책임 부서 및 항공교통센터(해당 시설이 항공로를 구성할 때)에 통보한다.

- 5) 예비장비 작동 후에도 고장이 보고되거나 예비장비의 작동이 불가능한 경우, 해당 정비 책임 부서에 항행안전시설의 운영중단을 통보하여야 한다. 후속 항공기로부터 보고가 없는 경우, 해당 정비책임부서에 최초로 보고 받은 시간과 후속 항공기의 보고 접수 가능시간을 통보한다.

나. 항공기가 위성위치식별시스템(GPS) 이상을 보고한 경우, 아래 정보를 요구하고/하거나 필요한 조치를 취하여야 한다.

- 1) 근무일지에 다음 최소 정보를 기록한다.

가) 항공기 호출부호 및 기종

나) 위치

다) 고도

라) 발생 일시

- 2) 위성위치식별시스템(GPS) 이상이 보고 된 경우, 적절한 양식에 “나” “1)”의 최소 정보 및 기타 관련 정보를 기록한다.

- 3) 필요시, 위성위치식별시스템(GPS)의 이상을 관련 항공기에게 전파한다.

관제용어 : ATTENTION ALL AIRCRAFT, GPS REPORTED UNRELIABLE IN VICINITY/AREA (위치).

예 : “Attention all aircraft, GPS reported unreliable in the area 30 miles south of Gimpo VOR.”

2-1-11 항공기간의 분리를 군이 책임지는 절차(USE OF MARSA)

가. MARSA는 합의서 또는 군 지시문서에 명시된 경우에 특수 군 작전에 한하여 적용할 수 있다.

주기 : MARSA의 적용은 군 사령부 권한 사항이다. 이 절차는 개별적인 단위 부대나 조종사가 임의로 요구할 수 없다. 이 절차는 필요시 계기비행(IFR) 작전시에만 사용된다. MARSA를 인가하는 군 사령부는 작전이 수행될 지역의 통제기관과 절차의 사용과 조건에 대하여 협의 및 문서처리가 완료되었는지를 확인한다. 여기서 사용되는 조건이 각 항공기간의 책임을 분할하고 분리기준을 제공한다.

나. 항공교통관제기관은 MARSA를 요구하거나 거부하여서는 안 된다. MARSA와 관련된 항공교통관제기관의 책임은 MARSA에 참여하는 군용항공기와 기타 비 참여 계기비행(IFR) 항공기를 분리하는 것이다.

다. 군 조종사의 특수구역/항공관제기관 인가 구역 사용 요청을 구역계획 부서와 협의 및 진입 허가를 득하여야 하며, 관련 MARSA 절차 숙지에 관한 책임은 국방부에 있다. 항공교통관제기관은 항공기에 대한 통제구역 또는 주의구역 진입 허가여부를 확인할 책임은 없다.

참고 : 9-3-11 군 항공기 공중 급유

2-1-12 군 절차(Military Procedures)

이 교범의 기본적인 절차에 추가, 조정 및 예외 형태로 기술된 군 절차는 공통절차가 적용되지 않거나 특정 요구조건을 수행하여야 할 경우에 적용된다. 군 절차는 다음 기관에 의하여 적용되어야 한다.

가. 각 군에 의하여 운영되는 항공교통관제기관

예 : 군항공기가 운항하고 있거나 민간 항공기가 운항하는 군 기지에 대하여 업무를 제공하는 군 기관은 소속에 관계없이 모든 항공기에게 해당 군 절차를 적용한다.

나. 합의서가 체결될 경우, 여타 항공교통관제기관

예 : 건설교통부 또는 타군에서 운용하는 비행장을 공군부대가 사용하는 경우 공군과 건설교통부 간 또는 타 기관과 부서 간 합의서에 의한 경우, 공군기에 공군절차를 적용할 수 있다.

2-1-13 편대비행(Formation Flights)

편대비행은 단일기로 취급하여 관제하여야 한다. 각기 개별 관제를 요구할 때, 분리를 취하는데 있어서 조종사에게 도움이 될 정보를 제공한다. 조종사가 지시한 분리를 취하였음을 보고하는 경우, 적절한 관제지시를 발부한다.

주기 1 : 개별 관제로 전환하는 동안 편대 항공기간 분리책임은 표준분리를 취할 때까지 해당 조종사에게 있다.

주기 2 : 편대의 집합과 분산은 사전에 항공교통관제기관으로부터 허가 받지 아니하였거나 개별 관제허가를 받지 아니한 경우, 시계비행기상상태(VMC)에서 실시하여야 한다.

참고 : 5-5-8 편대비행을 위한 추가 분리

용어의 정의 - 편대비행항공법 제59조 및 동법 시행규칙 제187조

2-1-14 공역 사용 협조(Coordinate Use Of Airspace)

가. 다른 관제사의 관할공역에 항공기를 진입시키기 전에 필요한 협의를 완료하여야 한다.

나. 다른 관제사에게 위임된 공역에 있는 항공기에게 직접 진로, 항공로, 속도 또는 고도에 영향을 주는 관제지시를 발부하기 위하여는, 합의서나 운영내규에 명시되어 있지 않는 한, 관제지시의 영향을 받는 해당구역 관제사와 사전협의를 하여야 한다. 협의대상은 다음과 같다.

- 1) 관제지시가 발부될 관할 공역의 관제사
- 2) 관제권을 인수하는 관제사
- 3) 항공기가 통과하게 될 관할 공역의 관제사

다. 다른 관제사를 통하지 않고서 비행 정보 센터(FIC) 및 다른 조종사 등을 통하여 항공기에게 관제지시를 발부할 경우, 합의서나 운영내규에 명시되지 않는 한, 관제지시가 관할지역에 영향을 미치는 관제사(위 “나” . “1)”, “2)”, “3)”)와

필요한 사전 협의를 완료하여야 한다.

참고 : 2-1-15 관제이양

5-5-10 인접 공역

5-4-5 인계관제사의 관제권 이양

5-4-6 인수관제사의 관제권 인수

2-1-15 관제이양(Control Transfer)

가. 다음의 조건과 일치할 경우 관제를 이양하여야 한다.

- 1) 지정된 또는 합의된 위치, 시간, 픽스, 고도.
- 2) 인수관제사에 대한 레이더이양 및 주파수변경이 완료된 시간 또는 이양되는 관제의 형태 및 범위에 관하여 별도 합의서 또는 운영내규에 정한 시간.

참고 : 2-1-14 공역 사용 협조

5-4-5 인계관제사의 관제권 이양

5-4-6 인수관제사의 관제권 인수

- 3) 분리책임이 있는 다른 항공기와 충돌요인 제거 후.
- 4) 별도의 협의 또는 합의서 · 운영내규에 명시하지 않은 한, 항공기가 관할구역으로 진입 후, 관제책임을 인수하여야 한다.
- 5) 인수관제기관의 동의 없이, 항공기의 관제책임을 다른 항공교통관제기관으로 이양하여서는 안 된다.

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.2.1

- 6) 이양관제기관은 인수관제기관이 요구하는 비행계획상 필요한 부분 및 이양에 필요한 관제정보를 통보하여야 한다.

가) 레이더관제 이양 시, 이양에 필요한 관제정보에는 이양직전 레이더스코프 상의 위치 및 필요시 항적·속도를 포함하여야 한다

나) ADS를 이용한 관제 이양 시, 이양에 관한 관제정보에는 4차원의 위치정보 및 필요시 기타 정보를 포함한다.

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.2.2

- 7) 인수관제기관은 다음과 같이 조치하여야 한다.

가) 두 기관 간 사전협약이 이루어지지 않는 한, 이양관제기관이 지정하는 조건으로 항공기의 관제권을 인수할 의사를 표시를 하여야 하며, 의사표시를 하지 않은 경우, 이는 지정한 조건의 수락을 의미하므로 필요시, 이에 대한 변경을 요구하여야 함

나) 이양 시 항공기에 요구되는 다른 정보 또는 허가사항을 요구할 것

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.2.3

- 8) 두 관련 기관 간 합의되지 않은 한, 인수관제기관은 항공기와 양방향 음성 또는 데이터링크통신이 이루어지고 관제권을 인수하였을 때, 동 사실을 이양 관제기관에 통보하여야 한다.

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.2.4

- 9) 관제이양지점을 포함한 관련 협조절차에 관한 사항을 합의서 및 운영내규에 명시하여야 한다.

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.2.5

나. 항공교통관제기관 간 이양 시기 및 장소 항공교통관제기관 간 항공기의 관제권 이양절차는 다음과 같다.

- 1) 지역관제업무를 제공하는 기관 간 : 항공기에 대한 관제권을 가지고 있는 지역 관제소가 예상하는 관제구 경계선 통과시간 또는 두 기관 간 합의된 지점 · 시기

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.1.1

- 2) 지역관제소와 접근관제기관 간 - 두 기관 간 합의된 지점 또는 시기

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.1.2

- 3) 접근관제업무 기관과 비행장관제업무 기관 간

가) 도착항공기 : 착륙하기 위하여 접근중인 항공기 관제에 대한 책임은 다음 중 가장 빠른 시기에 접근관제 기관으로부터 비행장관제 기관으로 이양하여야 한다.

- (1) 항공기가 비행장 주변에 있을 때

(가) 지상을 육안으로 참조하여 접근 및 착륙을 완료할 수 있을 것으로 판단될 때

(나) 완전한 시계비행기상상태에 도달하였을 때

- (2) 합의서 또는 관제업무규정에 명시한 지점 · 고도

- (3) 착륙을 완료하였을 때

주 기 : 접근관제소가 있는 경우에도 지역관제소 또는 관제탑이 부분적으로 접근관제업무를 제공하도록 관련 기관 간에 사전협의 된 경우, 항공기에 대한 관제권이 지역관제소로부터 직접 관제탑으로 (또는 그 반대로) 이양될 수 있음.

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.1.3.1

나) 출발항공기 : 비행장관제업무 기관으로부터 접근관제업무 기관으로 이양

- (1) 비행장 주변이 시계비행기상상태(VMC)일 때

(가) 항공기가 비행장 주변을 떠나기 전

(나) 항공기가 계기비행기상상태(IMC)에 조우하기 전

(다) 합의서 또는 운영내규에 의한 지점 또는 고도

- (2) 비행장이 계기비행기상상태(IMC)일 때

(가) 항공기 이륙 직후

(나) 합의서 또는 운영내규에 의한 지점 또는 고도

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.1.3.2

- 4) 동일 항공교통관제기관내의 섹터 · 좌석 간 - 동일 항공교통관제기관 내의 섹터 · 관제석 간 항공기 관제책임은 관제업무규정(민적용)/시설운영내규(군적용)에 명시한 지점, 고도, 시기에 이양한다.

참고 : ICAO 부속서 11 3.6.1.4

2-1-16 공항교통구역(Surface Areas)

가. 합의서에 명시된 경우를 제외하고 공항 교통구역으로 항공기의 진입이 필요시는 허가 발부 전에 각 각의 항공기에 대하여 해당 관제탑과 협의하여야 한다.

참고 : FAAO 7210.3 4-3-1 합의서

14 CFR Section 91.127, Operating on or in the vicinity of an Airport in Class E Airspace

용어의 정의 - 공항교통구역

나. 다른 시설의 공역에 진입하고자 하는 항공기에게 레이더 교통조언업무를 수행 시, 당해 구역 통과허가를 위하여 해당 관제탑과 협의하여야 한다.

주기 : 레이더 시설의 관제를 받고 있는 조종사는 당해 공항교통구역 통과를 위한 허가를 받을 필요가 없다.

다. 관제탑이 관제하고 있는 해당 공항교통구역으로 진입시키기 전에 필요시 해당 항공교통관제기관으로 통신을 이양하여야 한다.

참고 : 2-1-17 무선통신 이양

3-1-11 공항교통구역 제한사항

7-6-1 적용

14 CFR Section 91.129, Operating in Class D Airspace

2-1-17 무선통신 이양(Radio Communications Transfer)

가. 사전 협의, 합의서, 운영내규에 명시된 경우를 제외하고는 항공기가 인수관제사의 관할구역으로 진입하기 전에 무선통신을 이양하여야 한다.

나. 다음 사항을 명시하여 무선통신을 이양하여야 한다.

주기 : 무선통신 이양절차는 합의서에 명시하거나 군 훈련 경로(MTR)의 비행경로 설명에 포함할 수 있다.

1) 교신할 시설명이나 지명 및 터미널(Terminal) 관제석 터미널(Terminal) : 동일 시설 내에서 다른 관제사에게 통신을 이양할 때는 지명을 생략한다. 단, 최종 접근을 위하여 항공기에게 주파수 변경을 지시할 때, 시설 명칭을 포함하여 지시하여야 한다.

2) 사용할 주파수. 단, 다음의 경우에는 생략할 수 있다.

가) 출발주파수 : 사전에 발부하였거나 표준계기출발(SID) 절차에 등재 되었을 때

나) 터미널(Terminal)

(1) 지상 또는 터미널(Terminal) 관제 주파수 : 조종사가 사용주파수를 알고 있는 것으로 판단 될 때

(2) 지상관제 주파수가 121MHZ 대역일 때, 소숫점 앞의 숫자

예 : “Contact Tower.”

“Contact Ground.”

“Contact Ground point seven.”

“Contact Ground, one two zero point eight.”

“Contact Seoul Radio.”

“Contact Departure.”

“Contact Gimpo, one three three decimal/point seven.”

- 3) 시간, 픽스, 고도 또는 항공교통관제기관과 교신할 시기가 특별히 정해지거나, 조종사가 주파수 변경지시를 받은 후, 즉시 따라야 할 경우 생략할 수 있다.

주기 : 시간, Fix, 고도가 지정될 때까지 조종사는 인계 관제사의 주파수를 계속 경청하여야 한다.

관제용어 : CONTACT (시설 명, 지명, 터미널(Terminal) 관제 기능), (주파수),

필요시,

AT (시간, 픽스, 고도).

- 다. 운영상 이점이 있을 때, 인수관제사와 협의 후, 지상의 항공기에게 인수관제사의 주파수를 경청하도록 지시할 수 있다.

예 : “MONITOR GROUND.”

“MONITOR TOWER.”

“MONITOR GROUND POINT SEVEN.”

“MONITOR GROUND, ONE TWO ZERO POINT EIGHT.”

- 라. 복수주파수를 운영중이거나 관제석을 통합하여 복수주파수를 사용할 때, 주파수 변경이 필요한 경우, 다음과 같은 용어를 사용한다.

관제용어 : (항공기 호출부호), CHANGE TO MY FREQUENCY (주파수 통보).

예 : “Korean air one fifty-two change to my frequency one two two decimal/point four.”

참고 : 4-7-1 허가 정보

5-12-9 무선통신의 이양

- 마. 단좌 헬리콥터가 AIR-TAXING, HOVERING 또는 저고도 비행을 할 때, 주파수 변경지시를 지양하여야 한다. 가능한 한 조종사가 주파수 변경이 가능할 때까지 현재 사용주파수를 이용하여 필요한 관제지시를 한다.

주기 : 대부분의 경 헬리콥터는 1명의 조종사가 비행을 하며, 비행조작을 위하여 양 손발을 계속 사용한다. 비행조작 장치가 조종사를 돕고 있지만, 지상 가까이에서 주파수를 변경함으로써 조작할 수 없는 경우도 있다. 조종사는 주파수 변경이 불가능할 때는 관제사에게 단좌 조종 상태임을 알리는 것이 바람직하다.

참고 : AIM 4-3-14 통신

- 바. 관제사는 주파수 변경을 원하지 않고 있으나 조종사가 주파수의 변경을 기대하거나 원하고 있을 때, 다음의 관제용어를 사용한다.

관제용어 : REMAIN THIS FREQUENCY.

참고 : 4-7-1 허가 정보

5-12-9 무선통신 이양

2-1-18 운영 요청(Operational Requests)

다른 관제사, 조종사 또는 기타 차량 운전자의 요청은 상황에 따라 적절하게 응답하여야 하며, 다음과 같은 용어를 사용한다.

가. 요청된 내용 또는 그 축약된 형태의 말미에 “APPROVED(인가함)”이라는 용어를 사용하여 통보한다. “APPROVED AS REQUESTED”라는 관제용어는 긴 응답을 대신하여 사용된다.

관제용어 : (요구 내용) APPROVED.

또는

APPROVED AS REQUESTED.

나. 제한사항을 “APPROVED (인가함)”이라는 용어 앞에 표시하여 발부한다.

관제용어 : (제한사항 또는 추가적인 정보, 요청된 내용) APPROVED.

다. “UNABLE(불가함)” 용어를 사용하고, 시간이 허락되면, 불가 이유를 말한다.

관제용어 : UNABLE (요구 내용),

그리고 필요시,

(이유 또는 추가적인 정보).

라. 용어 “STAND BY(대기)”를 사용한다.

주기 : “STAND BY”는 승인이나 거부가 아니라, 관제사가 요청사항을 인지하였고 잠시 후, 이에 대한 회신을 할 것임을 의미한다.

참고 : 2-1-21 교통조언

4-2-5 비행경로 또는 고도 정정

7-9-3 방법

2-1-19 항적난기류(Wake Turbulence)

가. 항적난기류(Wake Turbulence) 절차는 대형 제트 항공기/B757 뒤에서 비행하는 항공기나 중형 항공기 뒤에서 비행하는 소형항공기에 적용한다.

주기 : 5-5-4, “최저치”는, 항적난기류(Wake Turbulence)의 영향으로 인한 중형 또는 대형 항공기/B757 뒤에 착륙하는 소형항공기를 위한 표준 레이더 분리치보다 증가된 레이더분리 기준을 명시하고 있다

나. 시각(Visual) 접근 또는 시계(Visual) 분리의 적용을 받지 않는 모든 계기비행(IFR) 항공기에게는 활주로 접지까지 분리 최저치를 계속 적용하여야 한다.

참고 : 5-9-5 접근 분리 책임

2-1-20 항적난기류 주의 조언(Wake Turbulence Cautionary Advisories)

가. 대형 제트항공기/B-757에 의한 항적난기류(Wake Turbulence) 주의조언과 항공기의 위치, 고도(인지했을 경우) 및 비행 방향을 다음 항공기에게 제공한다.

1) 터미널(Terminal) : 레이더유도를 받지 않으나 대형 제트 항공기 또는 B-757 뒤를 따라 비행하는 시계비행(VFR) 항공기

2) 시각(Visual)접근 또는 시계(Visual)분리를 유지하는 계기비행(IFR)항공기

참고 : 7-4-1 시각(Visual) 접근

3) 터미널(Terminal) : 레이더 유도를 받았으나 레이더 유도를 종료하고 입항하는
시계비행(VFR) 항공기

나. 항적난기류(Wake Turbulence)의 영향을 받을 것으로 예상되는 항공기에게 주의
조언을 발부하여야 한다. 당해 항공기가 대형 제트항공기로 판단될 때, 조언
내용에 용어 “HEAVY”를 포함한다.

주기 : 항적난기류(Wake Turbulence)는 공항 이동지역에서 운항시는 물론 비행
중인 항공기에 의하여 발생한다. 항적난기류(Wake Turbulence)는 예측이
어려우므로, 관제사는 항적난기류(Wake Turbulence)의 존재여부 또는
영향에 대한 책임이 없다. 지상 운항시에 관제사의 의무는 아니지만,
항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조언 발부시, 용어 “Wake
Turbulence” 대신에 “Jet Blast”, “Propwash”, “Roterwash”를
사용할 수 있다.

참고 : 용어의 정의 - 항공기 등급(aircraft classes)

용어의 정의 - 항적난기류(Wake Turbulence)

관제용어 : CAUTION WAKE TURBULENCE (교통정보).

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

2-1-21 교통 조언(Traffic Advisories)

분리가 확보된 계기비행항공기 간 또는 조종사가 교통조언 생략을 요구하는 경우를
제외하고, 표준분리 최저치 미만으로 근접하게 되리라 판단될 때, 자기 주파수 관할
하에 있는 모든 항공기(IFR/VFR)에게 교통조언을 발부하여야 한다. B, C 등급 공역
밖에 있는 시계비행(VFR) 항공기와 같이 분리최저치가 적용되지 않은 지역에서 항공기가
상호근접될 것으로 판단되는 경우, 교통조언을 다음과 같이 발부하여야 한다.

가. 레이더 식별된 항공기에게 다음과 같이 교통조언을 발부한다.

- 1) 12시간 시각 기준으로 항공기로부터의 방위
- 2) 항공기가 급격히 기동하여 위 1)에 의한 교통조언을 정확히 발부할 수 없을
경우, 항공기 위치로부터 8방위(N, NE, E, SE, S, SW, W, NW)의 방향을 발부
하여야 하며, 조종사 요구시, 중단한다.
- 3) 항공기로부터 마일단위의 거리
- 4) 항공기의 진행방향 또는 항공기의 상대적인 움직임

주기 : 상대적인 움직임(relative movement)이란 교차, 수렴접근, 동일
방향으로의 평행비행 및 분산비행, 추월, 우에서 좌로, 좌에서 우로의
교차 등이다.

- 5) 항공기의 기종 및 고도 (인지한 경우)

참고 : 2-4-21 항공기 기종

관제용어 : TRAFFIC, (숫자) O'CLOCK,

또는 필요시,

(방향) (숫자) MILES, (진행방향) - BOUND

그리고/또는
 (관련 항공기 움직임),
 인지한 경우, (항공기 기종 및 고도).
 또는
 적절한 경우,
 (항공기 기종 및 상대적인 위치), (고도) FEET ABOVE/
 BELOW YOU.
 고도를 알 수 없을 때,
 ALTITUDE UNKNOWN.

예 : “ Traffic eleven o'clock, one zero miles, southbound, converging,
 boeing seven twenty seven, flight level one seven zero.”

“ Traffic, twelve o'clock, one five miles, opposite direction,
 altitude unknown.”

“ Traffic, ten o'clock, one two miles, south-east bound, one
 thousand feet below you.”

6) 조종사 요구시, 레이더유도 할 항공기가 관할 구역 내에 있거나 운항하고 있는
 지역의 섹터/시설과 협의된 경우, 그 항공기 회피를 돕기 위하여 레이더유도
 지시를 발부한다.

7) 레이더 유도가 불가능한 경우, 조종사에게 통보한다.

참고 : 2-1-18 운영 요청

8) 관제사가 발부한 항공기가 육안확인이 되지 않은 경우, 다음 사항을 조종사에게
 통보하여야 한다.

가) 항적이 더 이상 영향을 미치지 않음

나) 항적이 더 이상 레이더에 전시되지 않음

관제용어 : TRAFFIC NO FACTOR/NO LONGER OBSERVED,

또는

(숫자) O'CLOCK TRAFFIC NO FACTOR/NO LONGER
 OBSERVED,

또는

(방향) TRAFFIC NO FACTOR/NO LONGER OBSERVED.

CLEAR OF TRAFFIC (적절한 지시).

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.1.8 교통정보 및 회피조치

나. 레이더 식별이 되지 않은 항공기에게 다음과 같이 교통조언을 발부한다.

1) 픽스로부터 거리 및 방향

2) 항공기 진행 방향

3) 항공기 기종 및 고도 (인지한 경우)

4) 항공기가 접근하고 있는 픽스 도착 예정시간 (적절한 경우)

관제용어 : TRAFFIC, (숫자) MILES/MINUTES (방향) OF (공항 또는 픽스), (진행
 방향) - BOUND,

항공기의 이동경향을 알 수 있는 경우,

SLOW MOVING.

FAST MOVING.

CLOSING.

OPPOSITE(또는 SAME) DIRECTION.

OVER TAKING.

CROSSING LEFT TO RIGHT(또는 RIGHT TO LEFT).

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.1.8 교통정보 및 회피조치

그리고 인지한 경우,

(항공기 기종 및 고도),

ESTIMATED (픽스) (시간),

또는

TRAFFIC, NUMEROUS AIRCRAFT VICINITY (위치).

고도가 확인되지 않은 경우,

ALTITUDE UNKNOWN.

예 : “ Traffic, one zero miles east of SEL VOR, south-bound, M-D eighty, descending to flight level one six zore.”

“ Traffic, reported one zero miles west of OSN VOR northbound, altitude unknown.”

“ Traffic, eight minutes west of TGU VOR westbound, eight thousand, estimated Dongchon VOR two zero three five.”

“ Traffic, numerous aircraft, vicinity of Daegu airport.”

다. 레이더 식별은 되지않지만, 항공기 ModeC가 전시되는 경우, 시현된 고도를 통보 하여야 한다.

예 : “ Traffic, one o'clock, six miles, eastbound, altitude indicates six thousand five hundred.”

참고 : 3-1-6 교통 정보

7-2-1 시계(Visual) 분리

7-6-10 시계비행(VFR) 출발항공기 정보

2-1-22 조류 활동 정보(Bird Activity Information)

가. 조종사의 보고, 관제탑의 관측 또는 레이더 관측 및 조종사의 확인에 의한 조류 활동에 대하여 조연정보를 발부하여야 한다. 정보에는 조류의 종류, 위치, 크기, 진행진로, 고도 등을 포함한다. 육안관측 또는 차후 보고를 통해 조류활동이 더 이상 교통장애가 되지 않을 것임을 확인할 때까지, 조종사 또는 인접 시설로부터 조류 정보를 접수 후, 최소한 15분 동안 조연을 발부하여야 한다.

예 : “ Flock of geese, one o'clock, seven miles, northbound, last reported at four thousand.”

“ Flock of small birds, southbound along Han River, last reported at three thousand.”

“ Numerous flocks of ducks, vicinity lake Sanjung, altitude unknown.”

나. 당해 지역에 영향을 미칠 수 있는 조류활동정보를 인접시설 및 비행정보센터(FIC)에 중계하여야 한다.

2-1-23 근무석 업무 인계(Transfer Of Position Responsibility)

근무석 업무 인계는 해당 시설 운영내규에 따라 근무석 교대 시마다 이루어져야 한다.

2-1-24 바퀴내림 점검(Wheels Down Check) [군 적용]

조종사가 접근시 사전에 바퀴를 내렸다고 보고하지 않으면, 매 접근시마다 점검토록 상기시켜야 한다.

주기 : 바퀴내림 점검의 목적은 조종사의 바퀴내림을 상기 토록하기 위한 것이며, 관제사에게 책임을 부과하기 위한 것은 아니다.

가. 관제탑은 장주 내 적절한 지역에서 바퀴내림 점검을 발부하여야 한다.

관제용어 : CHECK WHEELS DOWN.

나. 접근/도착관제, GCA는 다음의 시기에 바퀴내림점검을 발부하여야 한다.

1) ASR, PAR 또는 레이다 감시접근을 수행하는 항공기에게는 최종접근 강하를 시작하기 전

2) 레이다관제기관과 주파수를 유지하고 계기접근중인 항공기는 외측마커/최종 접근픽스 통과 전

관제용어 : WHEELS SHOULD BE DOWN.

2-1-25 감독자 인지사항(Supervisory Notification)

시설 책임자/근무팀장(근무조장)은 최소한 다음 사항을 포함한 섹터/근무석 운영에 영향을 미치는 정보를 파악하고 업무를 수행하여야 한다.

가. 기상

나. 장비 상태

다. 섹터 업무 가중도

라. 비상 상황

마. 특수비행 / 작전

2-1-26 조종사 위반 통보(Pilot Deviation Notification)

조종사의 조치가 조종사 위반으로 판단될 때, 업무량이 허락하는 한, 조종사에게 통보하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) POSSIBLE PILOT DEVIATION ADVISE YOU CONTACT(시설명) AT (전화번호).

2-1-27 공중충돌경고장치 회피조언(ACAS Resolution Advisories)

가. 관할 구역 내에서 비행중인 항공기가 ACAS RA 경고에 따르고 있음을 통보할 때, RA 경고 대응절차에 반하는 관제지시를 발부하여서는 안된다. RA 경고를 따르는 항공기 및 관할구역 내의 다른 모든 항공기에게 지형·지물 또는 장애물에 관한 안전 경보 및 교통정보 조언을 적절히 발부하여야 한다.

나. ACAS RA 경고를 따르고 있는 항공기 근처에서 비행 중인 다른 항공기가 RA 회피 기동 중인 항공기에 대한 정보를 인지하고 있음을 보고하지 않는 한, ACAS RA 경고 대응절차를 따르는 항공기의 근처에 있는 다른 항공기가 RA 기동과 연관이 있거나 동 항공기의 의도를 인지하고 있는 것으로 가정하여서는 안 되며, 다른 항공기에게 관제지시·안전경보 및 교통정보조언을 계속 발부하여야 한다.

예 : “Asiana two fifty-seven, be advised 12 o'clock traffic is under ACAS climb(or descent), (적절한 지시).”

다. 항공기가 ACAS RA 경고에 대한 대응절차를 시작한 경우, 관제사는 동항공기와 다른 항공기, 공역, 지형지물 또는 장애물 간 표준분리를 취하여야 할 책임이 없다. 표준분리에 대한 책임은 다음 상황 중 하나와 일치할 때 다시 재개 된다.

- 1) 회피 기동하는 항공기가 배정된 고도로 다시 복귀한 경우
- 2) 운항승무원이 ACAS 기동을 완료하였음을 관제사에게 통보하고 관제사가 표준 분리가 다시 취해진 것을 확인한 경우
- 3) 회피 기동하는 항공기가 대체허가를 수행하였고 관제사가 표준분리가 다시 취해진 것을 확인한 경우

라. ACAS RA 경고에 의한 기동을 시작할 때, 조종사는 가능한 조속히 항공교통관제(ATC) 기관에 다음과 같이 통보하여야 한다.

조종사 용어 : (항공기 호출부호) ACAS CLIMB/DESCENT.

예 : “Incheon control, Korean air three twenty-one, ACAS climb/descent.”

마. ACAS 충돌 위험이 해소 되었을 경우, 조종사는 ATC에 사전에 배정된 허가나 그 이후에 발부한 지시대로 복귀하고 있음을 통보하여야 한다.

조종사 용어 : (항공기 호출부호) CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (배정 고도 또는 허가).

또는

(항공기 호출부호) ACAS CLIMB/DESCENT COMPLETED, (배정 고도 또는 허가) RESUMED.

예 : “Incheon control, asiana three twenty-one, clear of conflict, returning to assigned altitude.”

바. 조종사가 RA 경고로 인하여 관제사가 발부한 허가를 따를 수 없는 경우, 다음과 같이 보고하여야 한다.

조종사 용어 : (항공기 호출부호) UNABLE TO COMPLY, ACAS RA.

관제사 : ROGER (또는 대체 허가).

제 2 절 비행계획서 및 관제정보 (Flight Plans And Control Information)

2-2-1 정보 기록(Recording Information)

가. 비행계획 형태와 현재 상황에 따라 요구된 비행계획 정보를 기록하여야 하며, 가능한 인가된 약어를 사용하여야 한다.

주기 : 일반적으로 모든 군의 해외비행은 해당 군기지운항실을 통해서 인가가 요청된다. 기지운항실은 계기비행(IFR)정보를 항공교통센터에 제출한다.

나. ENROUTE : 비행 계획서를 항공교통센터에 직접 제출 시, 조종사가 제출한 모든 자료를 비행진행스트립(strips)/비행자료단말기 또는 음성기록기에 기록하여야 한다.

참고 : 2-3-2 항공로자료 입력

2-2-2 정보 통보(Forwarding Information)

비행계획정보는 관련 항공교통관제기관, 비행정보센터 또는 기지 운항실에 자동 또는 수동으로 통보한다.

2-2-3 시계비행(VFR) 자료 통보(Forwarding VFR Data)

터미널(Terminal) : 요구 시, 항공기 출발시간을 비행정보센터(FIC) 또는 비행정보실(FIS)/기지운항실에 통보하여야 한다. 기타 시계비행(VFR) 비행 계획 자료는 조종사가 요청하는 경우에만 통보한다.

2-2-4 군 방어시계비행(Military DVFR Departures)

터미널(Terminal) : 합동 사용 공항에서 모든 군 방어시계비행(DVFR) 출발 시간은 군기지운항실에 통보하여야 한다.

주기 1 : 군 방어시계비행(DVFR)자료 취급에 관한 세부사항은 FAAO 7610.4에 수록되어 있다.

주기 2 : 합동사용 공항에서 군 방어시계비행(DVFR)출발하는 군 조종사는 건설교통부가 운용하는 관제탑에 최초 교신시 “DVFR TO (목적지)” 를 포함한다.

2-2-5 IFR에서 VFR 비행계획으로 변경(IFR To VFR Flight Plan Change)

조종사가 관제사에게 계기비행(IFR)을 시계비행(VFR)으로 변경을 통보할 때, 비행정보센터(FIC)에 내용을 통보한다.

가. 계기비행(IFR)에서 시계비행(VFR)으로 변경은 유효 비행계획에 대한 변경사항과 함께 “Cancelling My IFR Flight” 라는 특정 어휘를 포함하여 기장에 의하여 작성된 전문이 항공교통관제기관에 접수되었을 경우에만 이루어진다. 계기비행(IFR)에서 시계비행(VFR)으로의 변경은 직접 또는 추측에 따라 권고하여서는 안 된다.

나. 항공교통관제기관에서는 일반적으로 “IFR CANCELLED AT...(시간)” 응답만을 사용할 수 있다.

다. 항공교통관제기관은 비행로를 따라 계기비행기상상태(IMC)가 발생할 것으로 판단되는 정보를 입수한 경우, 계기비행(IFR)에서 시계비행(VFR)으로 변경한 조종사에게 동 사항을 조언하여야 한다.

참고 : ICAO DOC 4444 제4장 4.8 CHANGE FROM IFR TO VFR FLIGHT

2-2-6 IFR 비행 진행 자료 (IFR Flight Progress Data)

항공기의 진행 비행로에 따라 동일 시설 내의 관제사에서 관제사로, 그 후 인수기관으로 관제 정보를 통보하여야 한다. 가능하다면 수동식 협조 절차 대신에 자동화 장비를 사용하여야 한다. 관제 정보를 전달하기 위하여 음성협조 대신에 비행진행 스트립(strip)의 비고란을 사용하여서는 안 된다. 비행계획서는 정확하고 최신의 관제정보를 기록하여야 한다. 합의서 또는 운영내규에 규정되었을 때, 아래 “가”의 요구 시간은 단축되고 “나” “1)” 및 2-2-11, “가”의 요구시간은 자동화체제 운영 또는 필수 레이더 이양에 의하여 효율화를 기할 수 있는 경우, 15분까지 증가 운영이 가능하다. 수동 자료의 처리 또는 비 레이더 운영으로 인해 운영상 필요시 “가”의 요구 시간은 증가될 수 있다.

주기 : 본 항의 “시설(Facility)”이라는 용어가 항공로관제 업무에 운용될 때는 ACC와 터미널(Terminal) 시설로 규정된다.

가. 항공기가 인수 관제시설의 관할 구역에 진입하기로 예정된 시간으로부터 최소 15분 전까지 다음 비행정보를 통보하여야 한다.

- 1) 항공기 호출부호
- 2) ACAS 또는 대형 항공기 표식, 항공기 기종, 해당 항공기 장비의 접미어
- 3) 이양기관의 공역에 있는 마지막 보고지점/픽스의 도착 예정시간과 배정된 고도 또는 출발지점이 항공기 이양기관 관할 구역 내에 있는 지점일 때의 항공기 이륙예정시간
- 4) 배정된 고도 이외의 다른 고도이면, 인수기구 관할 공역으로 진입하는 항공기의 고도
- 5) 실제 속도

6) 출발지점

7) 잔여 비행로

8) 목적공항 및 목적공항과 다를 경우 허가한계점

9) 목적공항 도착 예정시간 (군용항공기나 정기취항 항공기는 필요 없음)

10) 배정받은 비행고도와 요구한 비행고도가 다르면, 항공기가 요구한 비행고도 (동일 기구내에 한함)

주기 : 항공기가 현재 관제기관의 관제 구역을 통과 후, 다른 비행 고도 배정이 필요한 경우, 조종사는 다음 항공교통관제기관에 요청하여야 한다.

참고 : 4-5-8 예상되는 고도 변경

11) 비행계획 자료를 수동으로 통보하여야 하고, 항공기가 비컨코드를 컴퓨터로 배정받은 경우, 비행계획서에 당해 코드를 포함시켜야 한다.

주기 : 계기비행(IFR) 항공기나, 자동화 절차에 의하여 비컨코드를 배당받고 다른 항공교통관제(ATC) 구역에서 비행 계획이 종료되는 시계비행(VFR) 항공기가 항공교통관제(ATC)업무를 취소하고, 비행계획대로 이행하지 못하는 경우, 주입력기, 비행자료단말기 또는 기타 방법을 통하여 관련 관제기관에 해당 항공기에 대한 변경된 내용을 통보하여야 한다.

12) 항공기가 항공관제기관의 경계에서 10분 미만의 분리를 초래할 경우, 동일 고도상 항공기 간의 종적분리.

13) 비행안전에 영향을 주는 추가 비정기 운항 정보

나. 아래의 조건 중 어떤 경우라도 이양 관제기관 구역의 마지막 보고지점에서 위치 보고를 하여야 한다.

1) 통보된 예정시간과 3분 이상 차이가 있을 때

2) 인수기관이 요구시

3) 시설 간에 합의된 경우

2-2-7 컴퓨터로 배정된 비컨코드의 수동 입력

(Manual Input Of Computer Assigned Beacon Code)

비행계획서가 수동으로 컴퓨터에 입력되고, 컴퓨터로 배정된 비컨코드를 비행계획자

료와 함께 접수할 때, 입력 자료의 한 부분으로 비행진행스트립(strip)의 해당란에 비컨코드를 기입하여야 한다.

2-2-8 고도유보 정보(ALTRV INFORMATION)

ENROUTE : 항공기가 허가받은 유보고도에서 비행시, 적절히 식별하고 고도유보 허가서에 수록된 비행자료의 최신화 또는 사전에 주어진 정보 수정을 위하여 필요한 사항만 통보한다.

2-2-9 컴퓨터 전문 확인(Computer Message Verification)

ENROUTE : 관제시설에 이양된 관제자료의 수신여부를 자동으로 확인할 수 있는 장비가 설치되어 있지 않는 한, 전문으로 관제정보를 제공한 경우, 항공교통센터의 전문 수신 여부 및 다음 사항을 확인하여야 한다.

가. 합의서에 명시된 시간 내 또는 합의서에 명시하지 아니한 경우, 항공기가 인수관제 시설 관할 구역 진입 예정시간 최소 15분전 또는 레이더 이양시간, 관제권 이양 협의 시, 다음 사항을 확인하여야 한다.

- 1) 항공기 호출부호
- 2) 배정된 고도
- 3) 출발 픽스 또는 협의된 픽스 시간

나. 계기비행(IFR) 계획서 또는 주장비에 입력된 시계비행(VFR)계획서의 취소사항.

참고 : 2-2-6 IFR 비행 진행 자료

2-2-10 제출된 비행계획서 송신(Transmit Proposed Flight Plan)[적용 유보]

2-2-11 수정 및 오류 자료 통보(Forwarding Amended And UTM Data)

가. 이미 통보된 비행계획과 관련된 수정자료는 어떤 것이라도 통보하여야 한다. 단, 2-2-6 “IFR 비행진행자료”, 도착예정시간의 수정은 예정시간과 3분 이상 차이가 나는 경우에는 통보하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) REVISED (수정된 정보).

예 : “ Korean air twelve eleven, Revised flight level, three three zero.”

“ Asiana eighty ten, Revised estimate, TGU zero one zero five.”

“ Korean air zero zero two, Revised altitude, eight thousand.”

“ Mac Thirty-one, Revised type, heavy Boeing seven thirty-seven.”

참고 : 2-2-6 IFR 비행 진행 자료

나. 해당입력 자료를 컴퓨터에 입력 시, 수정 자료를 통보한 것으로 간주한다.

주기 1 : 자동화된 장비를 효율적으로 이용하기 위하여는 수정자료 또는 최신 자료를 적시에 정확하게 입력시켜야 한다.

주기 2 : 조종사가 컴퓨터에 의하여 만들어진 우선출발비행로(PDR)/우선 출발 · 도착 비행로(PDAR)/우선 도착비행로(PAR)를 발부받지 못하고 수정 자료가 컴퓨터에 입력되지 않는 경우, 차기 인수관제사는 부정확한 비행정보를 얻게 된다.

다. 여하한 수정 관제 정보도 통보하여야 하며, 당해 조치 사항을 해당 비행진행스트립(strip)에 기입하여야 한다. 부가적으로, 사전에 발부된 허가의 경로 또는 고도가 제출한 출발시간으로부터 15분 내에 수정될 때, 허가를 수정한 기관은 구두 및 자동화된 수단으로 정보가 적시에 전파되도록 인수기관과 수정사항을 협의하여야 한다.

주기 1 : “인수” 기관은 수정허가를 항공기/조종사에게 송신하리라 예상되는 항공교통관제기관을 뜻한다.

라. ENROUTE : 자동화된 수단으로 전달되지 않은 시설 간 비행계획 자료는 시설 상호간 수동으로 협의하여야 한다.

참고 : 2-2-6 IFR 비행진행자료

2-2-12 비행중인 군용항공기의 계획 변경(Airborne Military Flights)

비행중인 군용항공기로부터 접수한 다음의 비행정보를 비행정보센터(FIC)에 통보 하여야 한다.

가. 계기비행계획서 및 시계비행(VFR)에서 계기비행(IFR)로 변경하는 비행계획서

나. 다음과 같은 계기비행계획서의 변경

1) 목적공항의 변경

가) 항공기 호출부호 및 기종

나) 출발지점

다) 원래 목적공항

라) 위치와 시간

마) 새로운 목적공항

바) 도착예정시간

사) 연료소모 시간의 변경을 포함하는 비교란

아) 수정된 도착예정시간

2) 연료(잔량) 소모시간의 변경

주기 : 비행정보센터(FIC)는 계기비행 계획서의 변경에 관한 최신정보를 관련

군기지에 중계하거나 항공기의 송수신 두절시, 항공교통센터가 이용할 수 있도록 한다.

- 2-2-13 U.S ARTCC'S 와 CANADIAN ACC'S 간의 비행계획자료의 통보
(Forwarding Flight Plan Data Between U.S. ARTCC's and CANADIAN ACC's) [적용 유보]
- 2-2-14 TELETYPE 비행자료형식 - U.S ARTCC'S-CANADIAN ACC'S
(Teletype Flight Data Formati - U.S. ARTCC's - CANADIAN ACC's) [적용 유보]
- 2-2-15 국가 비행로 프로그램(NRP) 정보
(National Route Program Information)[적용 유보]

제 3 절 비행진행스트립(Flight Progress Strips)

Typed	Hand Printed	Typed	Hand Printed
A	A	T	T
B	B	U	U
C	C	V	V
D	D	W	W
E	E	X	X
F	F	Y	Y
G	G	Z	Z
H	H		
I	I	1	1
J	J	2	2
K	K	3	3
L	L	4	4
M	M	5	5
N	N	6	6
O	O	7	7
P	P	8	8
Q	Q	9	9
R	R	0	Ø
S	S		

그림 2-3-1 필기체 문자 표준 기록

2-3-1 일반사항(General)

운영내규에 달리 규정하지 않는 한, 항공교통관제업무에 필요한 허가 및 항공교통에 관한 최신자료의 전시를 위하여 비행진행스트립(strip)을 사용하여야 하며, 수기한 자료의 판독오류 방지를 위하여 표준 필기체/인쇄체를 사용하여야 한다.

참고 : FAAO 7210.3 6-1-6 비행진행스트립(strip) 사용

가. 관제업무에 더 이상 필요치 않은 비행진행스트립(strip)은 제거하고 필요한 최신 자료만을 유지한다. 다음과 같이 교정, 수정 또는 정보를 사전에 준비한다.

- 1) 어떤 항목도 지우거나 그 위에 다시 쓰면 안 된다. “상승/강하 및 유지화살표”, 위/아래 표식, 순향고도 및 오류 고도정보를 취소하기 위하여는 “X” 표를

사용하여야 한다. 같은 란 구 정보의 바로 옆에 새로운 고도정보를 즉시 기입하여야 한다. 그 밖의 다른 내용은 수평으로 줄을 긋고 새로운 정보를 같은 란 기존내용 바로 옆에 써 준다.

2) 항공기가 고도를 떠났다고 (Mode C에 의하여 나타난 것도 포함) 보고하거나 그 고도를 떠난 것이 확인될 때까지 변경되는 고도에 줄을 그어서는 안 된다.

3) 사전 계획된 비행계획은 붉은 연필을 사용할 수 있다.

나. 수기로 작성되는 비행진행스트립(strip) 자동자료처리장치의 기록양식과 일치하도록 하여야 하며, 수기에 의한 비행정보 기입절차는 동시에 자동비행정보처리양식으로 운영 전환할 수 있도록 하여야 한다.

다. 고도정보는 시설별 운영내규로 별도로 정한 경우, 1,000FT 단위 즉 5,000FT는 5로, 2,800FT는 2.8로 기록할 수 있다.

주기 : 수기한 비행진행스트립(strip) 활자부분의 “S”의 밑줄과 숫자 0의 사선은 표기가 없어서 오해를 불러일으킬 수 있는 이유가 있을 때만 필요하다. 숫자 0의 사선은 모든 기상자료에 필요하다.

2-3-2 항공로 자료 입력(En Route Data Entries)

항공교통센터에서는 시설 내 운영내규에 명시된 양식 및 절차대로 비행진행스트립(strip)을 작성한다.

2-3-3 터미널(Terminal) 자료 기록(Terminal Data Entries)

각 접근관제소/관제탑/비행정보실(FIS)/기지운항실 등 터미널(Terminal)관제시설에서는 시설 내 운영내규에 명시된 양식 및 절차대로 비행진행스트립(strip)을 작성하되, 운영내규에 비행진행 스트립(strip) 작성에 관한 항목이 없는 시설에서는 본 항목의 방법을 따른다.

가. 도착

비행진행스트립(strip)

1		5	8	9	9B	10	11	12
2	2A	6	8A			13	14	15
3		7	8B	9A	9C	16	17	18
4								

비행진행스트립(strip)의 각 란은 다음 비행진행정보와 일치되도록 표기하여야 한다. 시설관리자는 오해의 소지가 없다면 생략항목 또는 2A, 8A, 8B, 9A, 9B, 9C 및 10-18번 란의 임의 사용을 허가할 수 있으며, 이 경우, 생략항목 또는 임의사용에 관한 사항은 시설별 운영내규에 따른다.

- 1) 항공기 호출부호
- 2) 수정번호(FDIO 위치에 한함)
 - 2A) 비행진행스트립(strip) 작성자(FDIO 위치에서 이것은 비행진행스트립(strip)이 출력될 섹터 또는 좌석을 나타낸다).
- 3) 2대 이상일 때, 항공기 대수, 대형항공기표시 “H/”, 항공기 기종 및 항공기 탑재장비 접미어
- 4) 요청시, 컴퓨터 식별번호.
- 5) 배당된 2차 레이더(비컨) 코드
- 6) 이전 픽스(FDIO 위치)

(Non-FDIO 위치) 입항항공로에 사용. 이 기능은 터미널(Terminal) 시설 간 합의에 따라서 인터폰으로 비행자료가 수신되는 시설로 제한된다.
- 7) 협조 픽스
- 8) 협조 픽스 또는 목적공항 도착예정시간
 - 8A) 임의사용
 - 8B) 임의사용 - 음성녹음기가 작동중일 때

요청사용 - 음성녹음기가 작동하지 않고 비행진행스트립(strip)이 시설에서 사용 중일 때, 보고 된 RA 상황을 기록하기 위하여 사용한다. RA 글자 뒤에는 상승 또는 강하 화살표(상승 또는 강하 조치가 보고 되면) 및 상황이 보고 된 시간을 적는다.
- 9) 고도(100피트 단위) 및 비고사항.

주기 : 고도정보는 시설별 운영내규로 별도로 정한 경우, 1,000FT 단위 즉 FL330은 33으로, 5,000FT는 5로, 2,800FT는 2.8로 기록할 수 있다.

 - 9A) 최소연료, 목적공항/Point Out/레이더 유도/속도조절 정보

항공교통관리자는 운영내규 상에 오해의 소지가 없는 경우, 최소연료를 제외한 항목 중 어떤 것도 생략을 허가할 수 있다.

주기 : 허가된 생략사항 및 각 란의 임의사용은 비행진행스트립(strip) 기입절차에 관련한 운영내규에 따른다.
 - 9B) 임의사용
 - 9C) 임의사용
- 10)-18) 운영내규에 명시된 대로 자료를 입력한다. 레이더 시설근무자는 비레이더 절차가 사용될 때, 또는 무선녹음장비가 고장일 때를 제외하고는 동 란에 자료를 기입할 필요가 없다.

나. 출발(Departure)

비행진행스트립(strip)의 각 란은 다음 비행진행정보와 일치되도록 표기하여야 한다. 시설관리자는 오해의 소지가 없다면 생략항목 또는 2A, 8A, 8B, 9A, 9B, 9C 및 10-18번 란의 임의 사용을 허가할 수 있으며, 이 경우, 생략항목 또는 임의사용에 관한 사항은 시설별 운영내규에 따른다.

비행진행스트립(strip)

1		5	8	9	9B	10	11	12
2	2A	6	8A			13	14	15
3		7	8B	9A	9C	16	17	18
4								

- 1) 항공기 호출부호.
- 2) 수정 번호(FDIO 위치에 한함).
 - 2A) 비행진행스트립(strip) 작성자(FDIO 위치에서 이는 비행진행스트립(strip)이 출력될 구역 또는 근무석을 나타냄)
- 3) 2대 이상일 때, 항공기 댓수, 대형항공기표시 “H/” , 항공기 기종 및 항공기 탑재장비 접미어.
- 4) 필요시 컴퓨터 식별부호
- 5) 배당된 2차 레이더(비컨) 코드
- 6) 계획된 출발 시간
- 7) 요구고도

주기 : 고도정보는 시설별 운영내규로 별도로 정한 경우, 1,000FT 단위 즉 FL330는 33으로, 5,000FT는 5로, 2,800FT는 2.8로 기록할 수 있다.
- 8) 출발공항.
 - 8A) 임의사용
 - 8B) 임의사용 - 음성녹음기가 작동중일 때

요청사용 - 음성녹음기가 작동하지 않고 비행진행스트립(strip)을 사용 중일 때, 보고 된 RA 상황의 기록을 위하여 사용한다. RA 글자 뒤에는 상승 또는 강하 화살표(상승 또는 강하 조치가 보고되면) 및 상황이 보고 된 시간을 기록한다.
- 9) 컴퓨터에 의하여 기입되는 정보 : 비행로, 목적지 및 비고. 필요시 비행순서에 따라 고도/고도제한 사항 및 참고사항을 수동으로 입력.

수기로 기입되는 정보 : 비행허가한계점, 비행로, 필요시 비행순서에 따른 고도/고도 제한 사항 및 참고사항.

주기 : 고도정보는 시설별 운영내규로 별도로 정한 경우, 1,000FT 단위 즉 FL330는 33으로, 5,000FT는 5로, 2,800FT는 2.8로 기록할 수 있다.
- 9A) Point Out/레이더 유도/속도조절정보
- 9B) 임의사용
- 9C) 임의사용
- 10)-18) 운영내규에 따라서 자료를 기입한다. 출발시간, 이륙 활주로, 통보 또는 중계하여야 할 정보에 관한 사항을 표시하는 (V)같은 항목은 란에 기입할 수 있다.

다. 통과 비행

비행진행스트립(strip)

1	2A	5	8	9	9B	10	11	12
2		6	8A			13	14	15
3								
4		7	8B	9A	9C	16	17	18

비행진행스트립(strip)의 각 란은 다음 비행진행정보와 일치되도록 표기하여야 한다. 시설관리자는 오해의 소지가 없다면 생략항목 또는 2A, 8A, 8B, 9A, 9B, 9C 및 10-18번 란의 임의 사용을 허가할 수 있으며, 이 경우, 생략항목 또는 임의사용에 관한 사항은 시설별 운영내규에 따른다.

- 1) 항공기 호출부호.
- 2) 수정 번호(FDIO 위치에 한함).
 - 2A) 비행진행스트립(strip) 출력을 요구한 관제석(FDIO 위치에서 비행진행 스트립(strip) 출력을 요구하는 근무석 또는 섹터를 나타냄).
- 3) 2대 이상일 때, 항공기 댓수, 대형항공기표시 “H/”, 항공기 기종 및 항공기 탑재장비 접미어
- 4) 필요시, 해당 컴퓨터 식별부호
- 5) 배당된 2차 레이더(비컨) 코드
- 6) 협조 픽스
- 7) 통과비행 협조 표시(FDIO 위치에 한함).

주기 : 통과비행 협조 표시는 비행자료가 통보된 시설을 나타낸다.
- 8) 협조 픽스 도착예정시간.
 - 8A) 임의사용
 - 8B) 임의사용 - 음성녹음기가 작동중일 때

요청사용 - 음성녹음기가 작동하지 않고 비행진행스트립(strip)을 시설에서 사용 중일 때, 이 란은 보고 된 RA 상황의 기록을 위하여 사용된다. RA 글자 뒤에는 상승 또는 강하 화살표(상승 또는 강하 조치가 보고 되면) 및 상황이 보고 된 시간을 기록 한다.
- 9) 터미널(Terminal) 공역을 통과하는 비행고도 및 경로.

주기 : 고도정보는 시설별 운영내규로 별도로 정한 경우 1,000FT 단위 즉 FL330은 33으로, 5,000FT는 5로, 2,800FT는 2.8로 기록할 수 있다.

 - 9A) 임의사용
 - 9B) 임의사용
 - 9C) 임의사용

10) ~ 18) 운영내규에 명시된 대로 자료를 기입한다.

주기 : 10) ~ 18) 항목의 국가표준은 지역적 및 국지적으로 단일 픽스, 다중 픽스, 레이더, 관제탑 항공로 관제 등의 운영 방법상의 변화로 인하여 실용적이지 않다.

라. 자동화된 터미널(Terminal) 레이더시설의 항공교통관리자는 다음 상황에서 비행 진행스트립(strip) 사용 시, 예외적인 기준을 적용할 수 있다.

- 1) 다중 레이더 사이트/시스템 같은 예비시스템 또는 CENRAP와 같이 단일 레이더사이트가 사용될 때
- 2) 국지절차가 운영내규에 명시되어 있을 때. 이런 절차는 다음 사항을 포함하나 이에 한정되지는 않아야 한다.
 - 가) 출발지역 및/또는 절차
 - 나) 도착 절차
 - 다) 통과비행 처리 절차
 - 라) RADAR에서 Non-Radar로 전환
 - 마) ARTS에서 Non-ARTS로 전환
 - 바) ASR에서 CENRAP로 전환
 - 사) ELS(Emergency Service Level)로부터 또는 ELS로 전환
- 3) 비행진행스트립(strip) 미사용이 오해를 초래하지 않을 경우
- 4) 사용되지 않은 비행진행스트립(strip), 시설에서 만든 양식 또는 메모장(notepad)이 제공되는 경우
- 5) "라" "1)"에 언급된 예비시스템 사용이 불가능할 때, 비행진행스트립(strip)을 다시 사용하여야 하는 경우

2-3-4 항공기 식별(Aircraft Identity)

일곱개의 알파벳 문자를 초과하지 않게 결합문자를 사용하되, 다음 중 하나의 방법에 의하여 항공기 식별을 표시한다.

가. 여객기를 포함한 민간기 : 전세항공기는 접두문자 “T” 인명구조 항공기는 문자 “L” 또는 약어집에 표시된 3개의 문자로 된 항공회사 명칭 뒤에 여행 또는 비행번호를 표기한다. 장비 교체한 항공기 식별을 위하여 여객회사명을 사용한다.

예 : “N12345”, “FP501”, “TN5552Q”, “AA1192”, “LN751B.”

주기 : 문자 “L” 은 여객기/AIR TAXI 인명구조 항공기에 대하여 사용되지 않는다.

나. 군용기(한국군은 해당군의 절차 적용)

- 1) 소속군 또는 임무형태를 표시하는 접두어 다음에 5자리의 숫자로 표기한다.
(표 2-3-1 및 표2-3-2 참고)
- 2) 발음할 수 있는 3, 4, 5, 6개의 문자로 된 단어 다음에 4자리, 3자리, 2자리 또는 1자리 숫자로 된 번호
예 : “SAMP 316.”

- 3) 배정된 2개의 문자, 2자리 숫자의 비행 번호
- 4) 해군 또는 해병함대 및 훈련지휘기는 다음 중 한 가지 방법을 사용하여 표기한다.

가) 군 접두어와 2개 문자(음성알파벳 사용) 다음에 2개 또는 3개의 숫자

[표 2-3-1 소속군별 접두어]

접두어	의 미	소속군
A	공군	AIR FORCE
C	해안경찰청	COAST GUARD
R	육군	ARMY
VM	해병대	MARINE CORPS
VV	해군	NAVY

[표 2-3-2 군 임무별 접두어]

접두어	임 무
E	의료수송업무(Medical Air Evacuation)
F	비행점검(Flight Check)
L	군수송항공기(LOGAIR)
S	특별 항공임무(Special Air Mission)

나) 군 접두어와 1개 숫자 및 1개의 문자(음성 알파벳 사용) 다음에 2개 또는 3개의 숫자

2-3-5 항공기에 관한 정보(Aircraft Type)

FAAO 7110.65 부록 A-C의 항공기 기종별 코드를 사용한다.

2-3-6 공군/해군 학생 조종사(USAF/USN Undergraduate Pilots)[적용 유보]

2-3-7 항공기 탑재장비 접미어(Aircraft Equipment Suffix)

가. 시계비행 및 계기비행 운용을 위하여 사선(/)을 굿고 항공기의 레이더 트랜스폰더(transponder), DME, RNAV 성능을 적절한 기호로 표기한다(표 2-3-3 참고).

나. 항공기 탑재장비에 관한 정보 통신시, 항공기 기종 다음에 “slant” 란 말과 접미어에 해당하는 알파벳 음성문자를 덧붙인다.

예 : “Cessna Three-ten slant Tango” , “A-Ten slant November.”

“F-Sixteen slant Papa” ,

“Seven-sixty-seven slant Golf.”

[표 2-3-3 항공기 탑재장비 접미어]

접미어	항공기 탑재장비 접미어
	NO DME
/X	No Transponder
/T	Transponder with no mode C
/U	Transponder with mode C
	DME
/D	No Transponder
/B	Transponder with no mode C
/A	Transponder with mode C
	TACAN Only
/M	No Transponder
/N	Transponder with no mode C
/P	Transponder with mode C
	AREA NAVIGATION(RNAV)
/Y	LORAN, VOR/DME, or INS with no Transponder
/C	LORAN, VOR/DME, or INS, Transponder with no mode C
/I	LORAN, VOR/DME, or INS, Transponder with mode C
	ADVANCED RNAV with Transponder with mode C(트랜스폰더 및/또는 mode C를 장착하고 운항이 곤란한 항공기는, 지역항법(area navigation) 수행을 위한 관련 코드로 전환하여야 함)
/E	항공로비행, 터미널(Terminal) 비행 및 접근성능을 갖춘 비행관리시스템(FMS)
/F	항공로비행, 터미널(Terminal) 비행 및 접근성능을 갖춘 비행관리시스템(FMS)이나 당국으로부터 허가되지 않았을 때
/G	항공로비행, 터미널(Terminal) 비행 성능을 갖춘 GPS/GNSS장비를 탑재한 항공기
/R	필수항행성능(RNP)(지정된 RNP구역 및 비행로를 비행할 수 있는 능력을 나타냄)
/W	Reduced Vertical Separation Minimum
/Q	RNP 및 RVSM(RNP 및 RVSM 승인)

2-3-8 허가구분(Clearance Status)

항공기에 대한 허가상황을 명확히 표시하기 위하여, 적절한 허가부호와 그 뒤에 대쉬(-)와 기타 관련 정보를 사용한다. 지연상황 표시는 다음과 같다.

가. 원래 발부된 관제지시에 제공지시가 포함되어 있을 경우에는 허가한계점에 “H” 부호가 사용된다. 설정된 체공 장주와 상이하게 제공하여야 할 경우, 대쉬(-) 다음에 상세한 체공 지시로서 선회 방향, 장주 길이 등을 나타내어야 한다.

나. 지연이 예상되지 않을 때, 허가한계를 표시하기 위하여 “F” 또는 “O” 부호를 사용한다.

2-3-9 관제부호(Control Symbology)

관제허가, 보고 및 지시 등을 기록할 때는 인가된 항공관제 및 허가부호 또는 약어를 사용하여야 한다. 항공기 관제상황은 언제나 최신정보로 표기하여야 하며, 다음과 같이 사용할 수 있다.

가. 정보의 이해를 돕기 위하여 쉬운 용어를 사용한다.

나. 지역적으로 허가된 호출부호를 사용한다. 그러나 이런 것은 해당관할구역 내에서만 사용하여야 하며, TTY 또는 인터폰을 이용한 통신에는 사용할 수 없다.

다. 비행진행스트립(strip)이 사용되지 않을 때, 정보를 기록하기 위하여 백지 또는 터미널(Terminal) 양식을 사용한다(표 2-3-4 및 표 2-3-5 참고).

표 2-3-4 허 가 약 어

약 어	의 미
A	Cleared to airport(point of intended landing)
B	Center clearance delivered
C	ATC clears(when clearance relayed through non ATC facility)
CAF	Cleared as filed
D	Cleared to depart from the fix
F	Cleared to the fix
H	Cleared to hold and instructions issued
L	Cleared to land
N	Clearance not delivered
O	Cleared to the outer marker
PD	Cleared to climb/descend at pilot's discretion
Q	Cleared to fly specified 섹터s of a NAVID defined in terms of course, bearings, radials or quadrants within a designated radius.
T	Cleared through(for landing and takeoff through intermediate point)
V	Cleared over the fix
X	Cleared to cross(airway, route, radial) at(point)
Z	Tower jurisdiction

표 2-3-5 기 타 약 어

약 어	의 미
BC	Back course approach
CT	Contact approach
FA	Final approach
FMS	Flight Management System Approach
GPS	GPS Approach
I	Initial approach
ILS	ILS approach
MA	Missed approach
MLS	MLS approach
NDB	Nondirectional radio beacon approach
OTP	VFR conditions-on-top
PA	Precision approach
PT	Procedure turn
RA	Resolution Advisory(Pilot reported ACAS Event)
RH	Runway Heading
RP	Report immediately upon passing(fix/altitude)
RX	Report crossing
SA	Surveillance approach
SI	Straight-in approach
TA	TACAN approach
TL	Turn left
TR	Turn right
VA	Visual approach
VR	VOR approach

라. 관제정보 부호(표 2-3-6 및 표 2-3-7 참고)

참고 : 4-5-3 예외 사항

표 2-3-6 관제정보 부호

<i>Symbols</i>	<i>Meaning</i>
T→()	Depart(direction, If specified)
↑	Climb and maintain
↓	Descend and maintain
@	At
X	Cross
↔	Maintain
↗	Join or intercept airway/jet route/track or course
=	While in controlled airspace
△	While in control area
↘△	Enter control area
△↘	Out of control area
NW ↻ ↻ NE ↻ E	Cleared to enter, depart or through surface area. Indicated direction or flight by arrow and appropriate compass letter. Maintain Special VFR conditions(altitude if appropriate) while in surface area.
250K	Aircraft requested to adjust speed to 250 knots.
-20K	Aircraft requested to reduce speed to 20 knots.
+30K	Aircraft requested to increase speed to 30 knots.
	Local Special VFR operations in the vicinity of (name) airport are authorized until(time). Maintain special VFR conditions (altitude if appropriate).
>	Before
<	After or Past
<u>170</u> (red)	Inappropriate altitude/flight level for direction of flight. (Underline assigned altitude/flight level in red).
<u>/</u>	Until
<u>Restriction</u>	Restriction
↓	At or Below
↑	At or Above
-(Dash)	From-to (route, time, etc.)
(Alt)B(At)	Indicates a block altitude assignment. Altitudes are inclusive, and the first altitude shall be lower than the second. <i>Example</i> : 310B370
∨ <	Clearance void if aircraft not off ground by (time)
NOTE: The absence of an airway route number between two fixes in the route of flight indicates "direct"; no symbol or abbreviation is required.	

표 2-3-7 관제정보 부호

<i>Symbols</i>	<i>Meaning</i>
☐	Pilot canceled flight plan
✓	<i>EN ROUTE</i> : Aircraft has reported at assigned altitude, <i>Example</i> : 80✓
✓	<i>TERMINAL/FSS</i> : Information forwarded (indicated information forwarded as required)
○(red)	<i>EN ROUTE</i> : Information or revised information forwarded. (Circle, in red, inappropriate altitude/flight level for direction of flight or other control information when coordinated. Also circle, in red, the time (minutes and altitude) when a flight plan or estimate is forwarded. Use method in both inter-center and intra-center coordination.
⑤①	Other than assigned altitude reported (circle reported altitude)
$\begin{array}{ c } \hline 10 \\ \hline 6 \\ \hline \end{array}$	DME holding (use with mileage)(Upper figure indicates distance from station to DME fix, lower figure indicates length of holding pattern.) In this example, the DME fix is 10 miles out with a 6 mile pattern indicated.
(mi.)(dir.)	DME arc of VORTAC, TACAN, or MLS.
G(freq.)	Contact (facility) or (freq.), (time, fix, or altitude if appropriate). Insert frequency only when it is other than standard.
R	Radar contact.
R	<i>EN ROUTE</i> : Requested altitude (preceding altitude information)
✗	Radar service terminated
✗	Radar contact lost
RV	Radar vector
R✗	Pilot resumed own navigation
Ⓡ	Radar handoff (circle symbol when handoff completed)
E(red)	EMERGENCY
W(red)	WARNING
P	Point out initiated. Indicate the appropriate facility, sector or position. <i>Example</i> : PZFW.
FUEL	Minimum fuel
NOTE: The absence of an airway route number between two fixes in the route of flight indicates "direct"; no symbol or abbreviation is required.	

제 4 절 무선 및 인터폰 통신 (Radio And Interphone Communications)

2-4-1 무선통신(Radio Communications)

특수한 목적으로 배정된 무선주파수를 사용하여야 한다. 단일 주파수가 한 가지 기능 이상의 목적으로 사용될 수 있으나, 다음의 경우에는 제외된다.

터미널(Terminal) : 관제탑이 근무좌석을 통합 운영할 때, 지상관제 주파수를 비행 중인 항공기와 교신용으로 사용하여서는 안 된다.

주기 : 관제탑에 배당된 지상관제용 주파수의 수가 제한되어 있으므로, 지상관제 주파수를 이용하여 비행 중인 항공기와 교신할 때, 다른 관제탑과 혼선이 발생하거나 관제사가 관제하는 항공기와 다른 관제탑 간에도 혼선이 발생할 수 있다. 이러한 기능을 통합할 때, 터미널(Terminal) 관제 주파수로 통합하는 것이 바람직하다. ATIS에 교신할 주파수를 명시할 수 있다.

2-4-2 주파수 경청(Monitoring)

인터폰 및 배정된 무선주파수를 지속적으로 경청하여야 한다.

2-4-3 조종사 응답/복창(Pilot Acknowledgment/Readback)

가. 조종사는 음성(voice)으로 송신된 지시와 항공교통관제(ATC) 허가 중 안전과 관련된 부분은 항공교통관제사에게 복창을 하여야 한다. 조종사가 항상 복창하여야 하는 항목은 다음과 같다.

- 1) 항공교통관제(ATC) 비행로 허가
- 2) 활주로에 진입(enter), 착륙(land on), 이륙(take off on), 활주로 가까이 대기(hold short of), 횡단활주(cross taxi) 및 역주행(backtrack) 허가 및 지시
- 3) 사용 활주로, 고도계 수정치, 2차 감시레이더 코드, 고도지시, 기수 및 속도 지시, 전이고도(관제사 발부 또는 ATIS에 포함 여부에 관계없이)

주기 : 조종사는 허가, 지시 또는 기타정보에 대하여 “WILCO”, “ROGER”, “AFFIRMATIVE” 또는 표시를 사용하여 응답할 수 있다.

참고 : AIM 4-2-3 교신절차

나. 조건부 허가를 포함한 기타 허가 또는 지시를 이해하고 따를 것임을 명확하게 나타낼 수 있는 방법으로 인지응답(acknowledge)하거나 또는 복창하여야 한다.

다. 관제사는 허가 또는 지시에 대한 조종사의 정확한 인지여부를 확인하기 위하여 조종사의 복창을 경청하여야 하고, 복창이 부정확하고 불완전할 때, 정확하게 수정해 주어야 한다.

라. 해당 항공교통관제기관이 별도로 규정하지 아니한 경우 관제사-조종사간 데이터 링크통신(CPDLC) 메시지에 대한 음성 복창은 필요치 않다.

참고 : ICAO DOC 4444, 4.5.7.5 허가의 복창(Read-back of clearances)

FAAO 7110.65 P 2-4-3 조종사 응답/복창

2-4-4 잠정 교신중단의 인가(Authorized Interruptions)

필요한 경우, 조종사의 통신경청 중단을 허가하여야 한다.

주기 : 1기의 무선통신장비를 가지고 있는 조종사가 당해 항공기의 소속 회사와 안전과 관련한 문제를 교신하기 위하여 통신 경청을 중단해야 할 때에, 항공교통관제기관과 중단되지 않은 수신능력을 보장할 수 있는 절차를 수립한다. 이 경우, 조종사는 상호 동의 가능한 기간동안 배정된 항공교통관제 주파수에 대한 감시 중단을 요청한다. 추가적으로, 조종사는 관제사에게 그들이 경청할 음성 항행안전시설 및 회사 주파수를 통보한다.

2-4-5 송신(Authorized Transmissions)

항공교통관제 업무에 필요한 내용 또는 비행안전에 관련된 내용만을 송신하여야 한다.

참고 : FAAO 7210.3 3-2-2, Authorized Messages Not Directly Associated with AT Services

2-4-6 거짓 또는 기만통화(False Or Deceptive Communications)

항공기나 관제사에게 거짓, 기만 또는 관제사를 가장한 통신을 탐지, 방지 및 보고하고, 다음과 같이 조치한다.

가. 거짓 정보 수정

나. 기만 또는 관제사를 가장한 통신이 수신된 지역 내에서 주파수를 청취하고 있는 모든 항공기에게 당해 사실을 경고방송

예 : “ Attention all aircraft. False air traffic control instructions have been received in the area of Cheongju airport. Exercise extreme caution on all frequencies and verify instructions.”

다. 사건(incident)에 관한 적절한 정보 수집

라. 거짓, 기만 또는 가상 송신에 관한 사항을 감독관에게 통지 및 당해 사건(incidents)과 관련된 모든 관련 정보를 보고

2-4-7 중계 사항(Authorized Relays)

가. 항공기 또는 항공기 운용자에게 운영에 관계되는 정보를 필요에 따라 중계한다. 이러한 정보를 정례적인 사항으로 취급하여서는 안 된다. 중계할 모든 정보사항에 대하여는 그 출처를 알려주어야 한다.

나. 필요한 경우, 공식적인 정부기관의 전문을 중계한다.

다. 계기비행(IFR) 군훈련경로(MTR) 상에서 임무를 수행하고 있거나 계획된 군용기에게 운항에 관한 정보를 중계한다.

2-4-8 무선통신 형식(Radio Message Format)

항공기와의 무선교신은 다음과 같은 형식을 사용한다.

가. 섹터/관제석 첫 교신

- 1) 항공기 호출부호
- 2) 항공교통관제 시설 호출부호
- 3) 전문내용(있을 경우)
- 4) 필요시 “OVER” 라는 용어

나. 동일 섹터/관제석에서 연속적인 무선송신은 동일형식으로 하되 항공교통관제기관의 호출부호는 생략할 수 있다.

터미널(Terminal) : 레이더 접근의 최종부분을 비행할 때에는 첫 교신 후, 항공기 호출부호를 생략할 수 있다.

참고 : 2-4-20 항공기 호출부호

2-4-9 송신 간소화(Abbreviated Transmissions)

다음과 같이 송신내용을 간소화 할 수 있다.

가. 통신이 이루어진 후에는 항공기 호출부호의 접두어와 마지막 3자리 숫자 또는 문자를 사용하여야 한다. 비슷하게 발음되는 항공기의 호출부호나 건설교통부 항공안전본부가 허가한 호출부호를 가진 민 항공기 또는 여객기의 부호는 간소화 할 수 없다.

참고 : 2-4-20 항공기 호출부호

나. 교신이 이루어진 후에는 시설명칭을 생략한다.

다. 송신내용이 짧고 수신이 확실한 경우, 호출한 다음에(항공기의 응답을 기다리지 말고) 즉시 전문을 송신한다.

라. 전문에 명백한 응답이 요구될 경우, “OVER” 를 생략한다.

2-4-10 인터폰 송신의 우선순위(Interphone Transmission Priorities)

인터폰 송신 우선권은 다음과 같다.

가. 제1순위 : 항공기 사고 또는 예상되는 사고에 관한 필수적인 정보를 포함한 비상전문. 실제 비상상황 종료 후, 당해 사고와 관련된 전문보다 낮은 우선권을 부여한다.

나. 제2순위 : 허가 및 관제지시

다. 제3순위 : 가능한 다음의 순서를 적용한 항공기 이동 및 관제전문

- 1) 진행보고
- 2) 출발 및 도착보고
- 3) 비행계획서

라. 제4순위 : 시계비행 항공기에 대한 이동 전문

2-4-11 우선권 조정(Priority Interruption)

송신하여야 할 비상 또는 관제전문이 있을 때, 우선권이 낮은 전문을 중단하기 위하여 용어 “EMERGENCY” 또는 “CONTROL” 을 사용하여야 한다.

2-4-12 인터폰 전문 양식(Interphone Message Format)

시설간/시설내 인터폰 교신은 다음과 같은 양식을 사용한다.

가. 호출자 및 수신자는 다른 근무석과 혼동되지 않도록 시설 또는 근무석을 호칭한다.

주기 : 좌석식별을 위하여 근무석 명칭 대신, 출발 또는 도착 Gate/픽스 명칭을 사용하는 방법도 있다. 이 방법은 운용상 이득이 있어야 하며, 합의서 또는 운영내규에 적절히 포함된 절차이어야 한다.

예 : 호출자 - “Seoul Departure Sixty Three, Seoul Approach.”

수신자 - “Seoul Departure.”

나. 호출자는 필요한 수행되어야 할 협조형태를 언급한다.

예 : Hand Off, APREQ, Point Out 등

다. 호출자는 전문내용을 통보한다.

라. 수신자는 호출자의 전문내용 뒤에 수신자 약명을 붙여 응신한다.

마. 호출자는 자신의 약명을 알려준다.

예 1 : 호출자 - “Incheon High, Remeo Twenty-Five.”

수신자 - “Incheon High.”

호출자 - “Request direct Incheon for Korean air Two Twenty-eight.”

수신자 - “Korean air Two Twenty-eight, direct Incheon approved. H.F.”

호출자 - “G.M.”

예 2 : 수신자 - “Incheon High, Go ahead override.”

호출자 - “Romeo Twenty-Five, Request direct Incheon For Asiana Three Twenty-eight.”

수신자 - “Asiana Three Twenty-eight, direct Incheon approved. H.F.”

호출자 - “G.M.”

예 3 : 호출자 - “Sector twelve, Seoul approach, APREQ.”

수신자 - “Sector twelve.”

호출자 - “Korean air Five Forty-two, heading one three zero and climbing to one three thousand.”

수신자 - “Korean air Five Forty-two, heading one three zero and climbing to one three thousand approved. B.N.”

호출자 - “A.M.”

예 4 : 호출자 - “Seoul, Wonju seventy-three line, Handoff.”

수신자 - “Seoul.”

호출자 - “Five miles east of Anyang VOR, Asiana Seventeen Twenty-three.”

수신자 - “Asiana Seventeen Twenty-three Radar Contact. A.Z.”

호출자 - “M.E.”

바. 수신하는 근무석이 둘 이상의 회선으로 구성되어 있는 경우, 통화가 이루어지고 있는 인터폰 음성회선을 호칭하여야 한다.

예 : “Incheon Control, Seoul approach on the fifty seven line.”

“Incheon Control, Incheon tower handoff on the departure west line.”

사. 터미널(Terminal) : 2-4-12 “가”, “나”, “다”, “마”, “바”, “사” 및 2-4-13, “인터폰 통화 종료” 는 다음의 경우 생략할 수 있다.

- 1) 운영내규에 간소화한 인터폰전문 양식을 사용할 수 있는 특정조건 또는 위치가 기술되어 있을 경우
- 2) 해당 근무석이 간소화된 절차를 사용하는데 있어서 오해의 가능성이 없을 경우

2-4-13 인터폰 통화 종료(Interphone Message Termination)

약명(Operating Initial)을 통보함으로서 인터폰 통화는 종료된다.

2-4-14 단어 및 어휘(Words And Phrases)

가. 유 · 무선 통신시, 용어의 정의에 있는 단어 및 어휘를 사용하거나 관제사-조종사 간 데이터링크통신(CPDLC) 사용 지역 내에서는 관제사-조종사 데이터링크통신(CPDLC) 전문 형식에 포함된 용어를 사용하여야 한다.

나. 단어 “heavy” 는 다음과 같은 경우, 대형 제트항공기의 식별시 사용되어야 한다.

터미널(Terminal) : 모든 대형 제트항공기와 교신 및 동항공기에 관한 정보 교환시.

ENROUTE : 다음의 경우 단어 “heavy” 를 사용한다.

- 1) 대형 제트항공기의 운항에 관하여 터미널(Terminal) 관제시설과 통화시
- 2) 항공교통센터가 접근관제업무를 수행하는 공항에서 대형 제트항공기와 교신시 또는 대형제트항공기에 관한 정보 교환시
- 3) 대형 제트항공기와 이를 뒤따라오는 항공기간의 분리가 5마일 미만이 될 수 있을 경우, 대형 제트항공기와 교신시 또는 대형항공기에 관한 정보 교환시
- 4) 교통정보조언 발부시

예 : “United fifty - eight Heavy.”

주기 : 대부분의 항공기들은 교신시 또는 터미널(Terminal) 관제시설 지역 내에서 주파수 변경시, 항공사명과 비행편수 다음에 단어 “heavy” 를 사용한다.

- 5) “AIR Force One” 또는 “Air Force Two” 라는 무선 통신시, 호출부호에 “대형(heavy)” 을 가리키는 말을 사용하지 말 것. 항공기의 형태에 관계없이 “Air Force One/Two” 호출부호만 구사할 것

2-4-15 명료성 강조(Emphasis For Clarity)

유사하게 발음되는 항공기 호출부호가 구별되도록 하기 위하여 해당 숫자·문자 또는 비슷하게 발음되는 단어를 강조하고, 다음 사항을 고려하여 업무를 수행하여야 한다.
가. 유사하게 발음되는 호출부호를 가진 항공기와 교신할 때, 관련 조종사에게 동 사실을 알려야 한다.

예 : “ Korean air thirty-one Korean air, Incheon Control, Asiana thirty-one is also on this frequency, acknowledge.”

“ Asiana thirty-one Asiana, Incheon Control, Korean air thirty-one is also on this frequency, acknowledge.”

참고 : 2-4-20 항공기 호출부호

FAAO 7210.3 2-1-12 항공기 호출부호 문제

나. 항공기 편명의 숫자가 중복되거나 유사하게 발음되는 호출부호를 가진 항공기가 한 섹터에서 운항 중일 때, 동 사실을 근무팀장(근무조장)에게 알리고 다음과 같이 조치하여야 한다.

참고 : FAOA 7210.3 2-1-12 항공기 호출부호 문제

주기 : 이러한 사항이 반복하여 발생하는 경우, 이것은 대단히 중요한 일이다.

예 1 : 항공기에게 호출부호 변경을 지시할 때

관제용어 : CHANGE YOUR CALL SIGN TO (새로운 호출부호)[UNTIL FURTHER ADVISED].

예 2 : 비행계획서상의 호출부호로 복귀를 지시할 때

관제용어 : REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (호출부호) AT (중요 지점).

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.1.4 호출부호 변경

2-4-16 국제민간항공기구 발음법(ICAO Phonetics)

국제민간항공기구(ICAO) 숫자·문자 발음법을 사용하여야 한다.

(표 2-4-1에 있는 국제민간항공기구 무선전화 알파벳 및 발음법 참고)

표 2-4-1 국제민간항공기구 음성 발음법

A	Alfa	<i>ALFAH</i>
B	Bravo	<i>BRAH/VOH</i>
C	Charlie	<i>CHARLEE</i>
D	Delta	<i>DELLTAH</i>
E	Echo	<i>ECKOH</i>
F	Foxtrot	<i>FOKSTROT</i>
G	Golf	<i>GOLF</i>
H	Hotel	<i>HOH TELL</i>

I	India	<i>IN</i> DEE AH
J	Juliett	<i>JEW</i> LEE ETT
K	Kilo	<i>KEY</i> LOH
L	Lima	<i>LE</i> EMAH
M	Mike	<i>MI</i> KE
N	November	NO <i>VEN</i> BER
O	Oscar	<i>OSS</i> CAH
P	Papa	PAH <i>PAH</i>
Q	Quebec	KEH <i>BECK</i>
R	Romeo	<i>ROW</i> ME OH
S	Sierra	SEE <i>AIR</i> AH
T	Tango	<i>TAN</i> GO
U	Uniform	<i>YOU</i> NEE FORM
V	Victor	<i>VIK</i> TAH
W	Whiskey	<i>WISS</i> KEY
X	X-ray	<i>ECK</i> SRAY
Y	Yankee	<i>YANG</i> KEY
Z	Zulu	<i>ZOO</i> LOO

주기 : 발음시, 강조하여야 할 음절은 **굵은 이탤릭체**로 표기됨

문 자	단 어	발 음
0	Zero	ZE-RO
1	One	WUN
2	Two	TOO
3	Three	TREE
4	Four	FOW-ER
5	Five	FIFE
6	Six	SIX
7	Seven	SEV-EN
8	Eight	AIT
9	Nine	NIN-ER

2-4-17 숫자 사용법(Numbers Usage)

숫자는 다음과 같이 읽는다 :

가. 일련번호 - 분리된 숫자

예	숫 자	읽 기
	11,495	“One one four niner five”
	20,069	“Two zero zero six niner”

나. 고도 또는 비행고도 :

- 1) 고도 - 100 또는 1,000단위로 “HUNDRED” 또는 “THOUSAND” 를 적절히 붙여 각각 분리하여 읽는다.

예	숫 자	읽 기
	10,000	“One zero thousand.”
	11,000	“One one thousand.”
	12,900	“One two thousand niner hundred.”

주기 : 관제사가 선호하는 경우, 더욱 명확히 하기 위하여 고도를 그룹 폼 (group form)으로 바꾸어 다시 말할 수 있다.

예	숫 자	읽 기
	10,000	“Ten thousand.”
	11,000	“Eleven thousand.”
	12,900	“Twelve thousand niner hundred.”

- 2) 비행고도 - “Flight Level” 뒤에 비행고도를 각각 분리하여 읽는다.

예	비행 고도	읽 기
	140	“Flight level one four zero.”
	275	“Flight level two seven five.”

3) MDA/DH 고도 - MDA/DH 고도를 하나씩 각각 분리하여 읽는다.

예	MDA/DH(고도)	읽 기
	1,320	“Minimum descent altitude, one three two zero.”
	486	“Decision height, four eight six.”

다. 시간 :

1) 일반적인 시간정보 - 국제표준시간(UTC)으로 시간 및 분의 4자리 단위로 각각 분리하여 읽는다.

예	시간(12HR)	UTC	읽 기
	1:15 A.M.	0115	“Zero one one five.”
	1:15 P.M.	1315	“One three one five.”

2) 요구시 - UTC 형식의 4자리 분리된 시간 다음에 같은 지역표준시간을 말하거나 같은 지역시간만 말한다. 지역시간은 24시간 시스템에 기초한 것이며 “Local” 은 UTC 이외의 것을 참고할 때, 언급한다. “Zulu” 는 UTC를 표기하기 위하여 사용된다.

예	UTC	시간(24HR)	시간(12HR)	읽 기
	0530	1430 KST	2:30 PM	“Zero five three zero, one four three zero local.” 또는 “Two-thirty P-M.”

3) 시간점검 - “Time” 다음에 시간 및 분의 네 자리 분리된 숫자 및 가장 가까운 1/4분(15초 단위)을 읽는다. 8초 미만의 1/4분은 이전 1/4분 단위로 읽고, 8초 이상의 1/4분은 다음의 1/4분 단위로 읽는다.

예	시 간	읽 기
	1415 : 06	“Time, one four one five.”
	1415 : 10	“Time, one four one five and one-quarter.”

4) 약식시간 - 분 단위만의 분리된 숫자로 표시

예	시 간	읽 기
	1415	“One five.”
	1420	“Two zero.”

라. 공항표고 - “Field Elevation” 이란 말 다음에 표고의 분리된 숫자로 읽는다.

예	표 고	읽 기
	17feet	“Field elevation, one seven.”
	817feet	“Field elevation, eight one seven.”
	2,817feet	“Field elevation, two eight one seven.”

마. “0” 이라는 숫자는 허가된 항공기 호출부호 및 고도를 제외하고 “Zero” 로 읽는다.

예	“Zero” 로 읽을 경우	그룹폼(group form)으로 읽을 때
	“Field elevation one six zero.” “Heading three zero zero.” “One zero thousand five hundred.”	“Western five thirty.” “EMAIR one ten.” “Ten thousand five hundred.”

바. 고도계수정치 - “Altimeter” 또는 “QNH” 란 말 다음에 고도계수정치를 분리된 숫자로 읽는다.

예	수 정 치	읽 기
	30.01	“Altimeter, three zero zero one.”
	1013	“QNH, one zero one three.”

사. 지상풍 - “Wind” 란 단어 다음에 풍향을 10° 단위로 분리된 숫자로, “AT” 란 말과 Knots로 지시된 풍속을 분리된 숫자로 읽는다.

예 : “Wind zero three zero at two five.”

“Wind two seven zero at one five gusts three five.”

아. 기수방향 - “HEADING” 다음에 각도를 3자리의 분리된 숫자로 읽고 “DEGREES” 는 생략한다. 북쪽을 표시할 때는 HEADING 360로 읽어야 한다.

예

방 향	읽 기
5 degrees	“Heading zero zero five.”
30 degrees	“Heading zero three zero.”
360 degrees	“Heading three six zero.”

자. 레이더 비컨코드 - 4단위의 분리된 숫자로 읽는다.

예

코 드	읽 기
1000	“One zero zero zero.”
2100	“Two one zero zero.”

차. 활주로 - “Runway” 다음에 활주로 번호를 분리된 숫자로 읽는다. 평행 활주로에서는 “L” , “R” 또는 “C” 가 부여된 경우, “LEFT” , “RIGHT” 또는 “CENTER” 라고 읽는다.

예

명 칭	읽 기
3	“Runway Three.”
8L	“Runway Eight Left.”
27R	“Runway Two Seven Right.”

카. 주파수

1) 주파수는 분리된 숫자로 읽으며, 소숫점의 사용이 필요한 경우, “Point” 또는 “Decimal” 을 삽입하여 읽는다.

가) 소수점 아래 두 자리까지는 읽고, 이하 숫자는 생략한다.

나) 주파수가 L/MF 주파수대일 때, “Kilohertz” 를 포함한다.

예

주파수	읽 기
126.55MHz	“One two six point five five.” 또는 “One two six decimal five five.”
369.0MHz	“Three six niner point zero.” 또는 “Three six niner decimal zero.”
121.5MHz	“One two one point five.” 또는 “One two one decimal five.”
135.275MHz	“One three five point two seven.” 또는 “One three five decimal two seven.”
302KHz	“Three zero two Kilohertz.”

참고 : ICAO ANNEX10 VOL.II 제5장(5.2.1.3.1.2)

- 2) 공군 · 미공군/해군 · 미해군 : 군항공기 및 항공교통관제기관이 같은 채널을 사용하는 국지절차가 수립된 경우, 터미널 (Terminal) 항공기에게 주파수 대신에 터미널 (Terminal) 채널번호를 사용할 수 있다.

예

주파수	읽 기
275.8MHz	“Local channel one six.”

- 3) TACAN 주파수는 2개 또는 3개의 지정된 채널 숫자를 읽어서 발부한다.

예 : “TACAN channel nine seven.”

타. 속 도

- 1) 5-7-2 “방법” 을 제외하고는 속도를 나타내는 숫자다음에 “KNOTS” 를 붙여 읽는다.

예

속 도	읽 기
250	“Two five zero knots.”
190	“One niner zero knots.”

- 2) 마하 표시는 “Mach” 다음에 속도를 나타내는 분리된 숫자로 읽는다.

예

“Mach” 속도	읽 기
1.5	“Mach one point five.”
0.64	“Mach point six four.”
0.7	“Mach point seven.”

파. 마일 - 마일 표기는 거리를 나타내는 분리된 숫자 다음에 “Mile” 을 붙여 읽는다.

예 : “Three zero mile arc east of Gwangju.”

“Traffic, one o'clock, two five miles, Northbound, D-C eight, FL270.”

2-4-18 숫자의 명확화(Number Clarification)

명확성이 필요하다고 판단될 때, 2-4-17 “숫자 사용법” 에 명시된 대로 말한 후, 관제사는 그룹 폼(group form) 또는 각 분리된 숫자를 사용하여 다시 말할 수 있다.

예 : “One seven thousand, seventeen thousand.”

“Altimeter two niner niner two, twenty nine ninety two.”

“One two six point (또는 decimal) five five, one twenty six fifty five.”

2-4-19 항공교통관제기관 명칭(Facility Identification)

항공교통관제기관은 다음과 같이 호칭 한다.

가. 공항 관제탑 - 시설명칭 뒤에 “TOWER” 를 사용한다. 군 및 민간공항이 같은 지역에 위치하고, 유사한 명칭을 사용하는 곳에서는 군 명칭 뒤에 군 시설 명칭 및 “TOWER” 를 사용한다.

예 : “Gimpo tower” , “Suwon tower” , “Jeju tower”

나. 항공교통센터 - 시설명칭 뒤에 “CONTROL” 을 사용한다.

다. RAPCON을 포함한 접근관제시설 - 시설명칭 다음에 “APPROACH” 를 사용한다. 군 및 민간시설이 같은 지역에 위치하고 유사한 명칭을 사용하는 곳에서는 군 명칭 다음에 군 시설명칭 및 “APPROACH” 를 사용한다.

예 : “Seoul approach.” , “Gimhae approach.” , “Daegu approach.”

라. 터미널(Terminal) 시설내의 기능 - 시설명칭 다음에 기능명칭을 사용한다.

예 : “Gimhae departure.” , “Gimpo clearance delivery.” ,
“Gimpo ground.”

마. 음성통신제어시스템(VSCS : Voice Switching Control System) 장비가 없는 두 시설 간 인터폰 호출 또는 응신시, 시설명칭을 생략할 수 있다.

예 : “Seoul, handoff.”

바. 비행정보소 - 시설명칭 다음에 “RADIO” 를 사용한다.

예 : “Seoul Radio.”

사. ASR 또는 PAR를 갖고 있으나 접근관제업무를 수행치 않는 레이더시설 - 시설명칭 다음에 “GCA” 를 사용한다.

예 : “Suwon GCA.” , “Cheongju GCA.” , “Seoul GCA.”

2-4-20 항공기 호출부호(Aircraft Identification)

항공기와 교신이 이루어진 후, 호출부호를 수정하여 사용하는 경우를 제외하고, 응답시, 조종사가 최초로 사용한 호출부호를 사용하여야 한다. 유사한 발음의 호출부호를 가진 항공기에게 응답시에는 전체 호출부호를 사용하여야 한다.

참고 : 2-4-8 무선통신형식

2-4-9 송신 간소화

2-4-15 명료성 강조

2-4-17 숫자 사용법

가. 민간항공기

- 1) 항공기기종, 모델, 제작회사, 해당 국가 등록기호, 항공운송회사명 다음에 ICAO 음성발음법에 의한 항공기 등록번호, 문자 또는 당해 운송사업회사가 정한 숫자를 사용한다.
- 2) 항공운송사업용 항공기 호출부호는 접두어 다음에 당해 숫자를 그룹 폼(Group Form) 또는 분리된 숫자(separate digit)로 읽는다.

주기 : 그룹 폼(Group Form)은 각 개별숫자를 발음하는 대신에 전체 숫자를 일련번호식으로 발음하거나 짝을 지어 발음하는 방법을 말한다. 그룹 폼(Group Form) 사용은 4자리 호출부호 또는 호출부호에 0이 포함되는 경우 유보될 수 있다.

예 : 항공교통관제사의 첫 호출시

“November One Two Three Four Golf.”

“November One Two Three Four.”

조종사의 첫 호출에 응답하거나 이어서 호출시

“Jet Commander One Two Three Four Papa.”

“Bonanza One Two Three Four Tango.”

“Sikorsky Six Three Eight Mike-Foxtrot.”

주기 : 항공기 식별이 위에 명시된 절차 사용 시 문제가 되면, 당해 항공기 접두어를 호출부호 다음에 다시 언급한다.

예 : “Asiana Five Twenty-One Asiana.”

“Korean Air Ten Eleven Korean Air.”

“General Motors Thirty-seven General Motors.”

참고 : *FAAO 7210.3 2-1-12 항공기 호출부호 문제*

나. 군용기(한국군은 해당군의 절차 적용)

다. 기타 특수 목적으로 사용하는 항공기

예 : Flight Check Three Niner Six Five Four : 비행점검 항공기.

Samp Three One Six : 미 공군 항공표본 임무수행 항공기

Air Evac One Seven Six Five Zero : 환자 수송항공기

Air Force Rescue Six One Five Seven Niner : 구조비행 항공기

Reach Seven Eight Five Six Two : 공중 이동지휘 항공기

U.S. Sam Niner One Five Six Two : 특수 항공임무 항공기

Logair Seven Five Two Six : 수송 항공기

Air Force One : 공군 대통령 탑승 항공기

Army One : 육군 대통령 탑승 항공기

Marine One : 해병 대통령 탑승 항공기

Lifeguard Delta Fifty-One : 여객기./소형 환자수송기

Lifeguard Two Six Four Six : 민간 환자 수송기

2-4-21 항공기 기종(Description Of Aircraft Types)

대형 항공기를 제외하고, 교통정보 발부 시, 다음과 같이 기술한다.

가. 군용기

- 1) 전투 임무 명 다음에 그룹 폼(Group Form)의 번호
- 2) 군 명칭 및 기종
- 3) 혼동 또는 식별오류의 가능성이 없는 경우 기종

나. 여객기

1) 제작회사명 또는 모델명

2) 혼동 또는 식별오류의 가능성이 있는 경우, 제작회사·운송사업회사명 또는 기타 식별수단을 추가

예 : “L-ten-eleven.” , “American MD-eighty.” ,
“Seven thirty-seven.” “Boeing seven fifty-seven.”

다. 기타 항공기

1) 제작회사 모델명 또는 명칭

2) 제작회사 명칭, 필요시 색상

예 : “TRI-PACER.” , “PA twenty-two.” , “CESSNA four-oh-one.”
“Blue And White King Air.” , “AIRLINER.”
“SIKORSKY S-seventy-six.”

라. 대형제트항공기 뒤를 따르는 항공기에게 교통정보를 발부할 때, 제작회사명과 기종 앞에 “HEAVY” 를 사용 한다.

예 : “Heavy L-ten-eleven.” , “Heavy C-five.”
“Heavy Boeing seven forty-seven.”

참고 : 2-1-21 교통조언

2-4-22 공역등급(Airspace Classes)

A, B, C, D, E, F 및 G등급 공역은 명확성을 위하여 ICAO 발음법으로 발음한다.
조종사-관제사 교신시, 공역을 언급할 때, “CLASS” 는 생략할 수 있다.

예 : “Korean air Twelve Zero Three, Cleared to enter Bravo airspace.”
“Asiana Eight Eighty-four, Cleared to enter Gimhae Charlie airspace.”

제 5 절 비행로 및 항행안전시설의 명칭 (Route And NAVAIDs Description)

2-5-1 항공로 및 비행로(Airways And Routes)

항공로(airway) 또는 비행로(route)는 다음과 같이 음성 발음식 문자로 기술하고, 숫자는 그룹 폼(Group Form)으로 읽는다.

가. VOR/VORTAC/TACAN 항공로 또는 제트 비행로.

예 : “Victor Twelve.” “J Five Thirty-Three.”
“Victor Seven Ten Romeo.” “J Eight Thirty Romeo.”
“Offset One Zero miles right of J Eight Thirty Romeo.”

나. 지역항법(RNAV) 비행로

예 : “Lima Twenty.” “Tango Forty-Seven.” “Yankee Fifty-One.”

다. Air Traffic Service(ATS) 비행로.

비행로 문자의 발음 다음에 그룹 폼(Group Form)의 비행로 숫자로 읽는다.

예 : “Romeo Twenty.” “Alfa Fifty.” ,
“Golf Sixty-one.” “Alfa Seven Hundred.”

라. 군 훈련 비행로(MTR's).

문자 “I-R” 또는 “V-R” 다음에 그룹 폼(Group Form)의 비행로 숫자로 읽는다.

예 : “I-R Five Thirty-one.” , “V-R Fifty-two.”

2-5-2 항행안전시설(Navaid Terms)

항행안전시설의 레디얼(radial), 호(Arc), 진로(course), 방위(Bearing)의 사분방향 표기 방식은 다음과 같다.

가. VOR/VORTAC/TACAN/GPS WAYPOINT

항행안전시설 또는 GPS WAYPOINT 명칭에 각각 분리하여 표시한 숫자(DEGREES 생략)와 “RADIAL” , “AZIMUTH” 또는 “BEARING” 을 붙인다.

예 : “Busan zero five zero radial.”
“KIP Runway one four I-L-S, two six zero azimuth.”

나. VOR-DME/VORTAC/TACAN 시설에 관한 ARCS

항행안전시설로부터의 거리를 마일로 표시하고, 다음에 용어 “MILE ARC” 를 붙인다. 이어서 8개의 주요 나침 방위로 나타낸 방향과 그 다음에 “OF” 와 항행 안전시설 명칭을 붙인다.

예 : “Two zero mile arc southwest of PSN”

다. 항행안전시설 반경 내의 사분방향 표시

항행안전시설로부터의 방향을 NE, SE, SW, NW 등과 같이 사분법으로 표시한 후, 항행안전시설로부터의 거리는 마일로 표시한다.

예 : “Cleared to fly northwest quadrant of Gangwon VOR within four zero mile radius.”

참고 : 4-4-1 비행로의 사용

용어의 정의 - 사분방향 표시

라. 무지향 표지시설(NDB) 라디오비컨을 향한 진로나, 라디오 비컨으로부터의 방위에 DEGREE를 붙이지 않고 표시한 후 용어 “COURSE TO” 또는 “BEARING FROM” 을 붙이고 비컨의 명칭과 용어 “RADIO BEACON” 을 순서대로 붙인다.

예 : “Three four zero bearing from YS radio beacon.”

2-5-3 항행안전시설을 이용한 픽스(Navaid Fixes)

VOR-DME/VORTAC/TACAN/ILS-DME로부터의 거리와 RADIAL/LOCALIZER/AZIMUTH를 참고하여 결정되는 픽스에 대한 명칭부여는 다음과 같다.

가. 픽스 명칭이 없을 때 항행안전시설 명칭 뒤에 명시된 RADIAL/LOCALIZER/AZIMUTH를 붙인다. 그리고 마일로 표시된 거리 뒤에 용어 “MILE FIX” 를 붙인다.

예 : “Busan zero five zero radial three seven mile fix.”

“Reno localizer back course four mile fix.”

나. 픽스가 SID 또는 STAR 절차, 항공로지도 또는 접근도면에 도시되어 있는 경우, 픽스명을 사용한다.

다. 픽스를 서술하는 경우는 픽스를 지칭하는 정확한 용어를 사용한다. “PASSING GOLF FIVE NINER SEVEN” 또는 “PASSING VICTOR ELEVEN” 과 같은 표현은 사용하지 않는다.

제 6 절 기상 정보(Weather Information)

2-6-1 기상정보 파악(Familiarization)

근무교대시 관련 기상 정보를 파악하여야 함은 물론이고 항공교통관제업무를 수행하는 동안에는 현 기상정보를 계속 숙지하여야 한다.

2-6-2 악기상 조언(Hazardous Inflight Weather Advisory Service : HIWAS)

관제사는 관할 공역 내에 운항하는 항공기 조종사에게 HIWAS를 제공하여야 한다. 악기상 정보에는 AIRMET(Airmens Meteorological Information), SIGMET(Significant Meteorological Information), WST(Convective SIGMET), UUA(Urgent Pilot Weather Reports) 및 CWA(Center Weather Advisories)가 포함된다. 관제시설은 조언업무를 제공하기 위하여 HIWAS의 영향 및 그 영향을 미치는 지역을 결정하고 경고 내용을 검토하여야 하며, 관할 항공기에 영향을 미치지 않는 경우 정보를 제공할 필요가 없다.

가. HIWAS 지역내의 관제사는 HIWAS를 받은 후, 지체 없이 비상주파수외의 모든 주파수로 HIWAS 경보방송을 하여야 한다. 관제사는 관할 관제권내 항공기운항에 미치는 영향을 기준으로 자료를 전파하여야 한다.

주기 : HIWAS에 대한 조언을 위하여 기상의 형태와 번호를 내용에 포함시킬 수 있다.

관제용어 : ATTENTION ALL AIRCRAFT. HAZARDOUS WEATHER INFORMATION [SIGMET, Convective SIGMET, AIRMET, Urgent Pilot Weather Report (UUA), or Center Weather Advisories(CWA), Number of Numbers] FOR(geographical area) AVAILABLE ON HIWAS, OR FLIGHT SERVICE FREQUENCIES.

나. HIWAS를 제한하기 위하여 다음과 같은 선택권을 가진다. 관제탑과 접근관제기관은 해당 공역에 한하여 HIWAS 경보방송을 할 수 있다.

참고 : AIM 7-1-5 ~ 7-1-9

2-6-3 조종사 기상보고(PIREP Information)

주요 조종사기상보고(PIREP)는 강한 전선활동, 돌풍, 뇌우, 약에서 강 정도까지의 착빙, 중 또는 강 정도의 Windshear 및 난기류(청천 난기류 포함), 화산폭발 및 화산재에 의한 구름 또는 비행안전과 관련된 기상요소 등을 포함한다.

참고 : 3-1-8 저고도 Windshear 조언(LLWAS)

FAAO 7210.3 6-3-1 Handling of SIGMET's, CWA's and PIREP's.

AIM 7-5-8 Flight Operations In Volcanic Ash.

FAAO 7210.3 10-3-1 SIGMET and PIREP handling

가. 요청시 또는 관할공역내에 다음 조건중 하나의 현상이 있거나 예보가 있을 때, 조종사기상보고(PIREP)를 요구하여야 한다.

- 1) 운고(ceiling)가 5,000피트 이하일 때, 조종사기상보고(PIREP)는 가능한 운저와 운고(ceiling)를 포함하여야 한다.

터미널(Terminal) : 상승 또는 강하하는 항공기로부터 매시간 적어도 1회 이상의 운저·운고 및 기타 관련 기상현상을 포함하는 조종사기상보고(PIREP)를 확보하여야 한다.

ENROUTE : 접근관제업무 제공시, 위에서 언급한 터미널(Terminal) 기준을 적용한다.

- 2) 시정(지표 또는 공중)이 5마일 이하일 때
- 3) 뇌우와 관련된 현상
- 4) 중정도 이상의 난기류(Wake Turbulence)
- 5) 약정도 이상의 심한 착빙
- 6) Windshear
- 7) 화산재에 의한 구름
- 8) 터미널(Terminal) : 영향을 미치는 활주로제동상태 조연이 필요한 경우

참고 : 3-3-5 활주로 제동상태 조연

용어의 정의 - 제동상태 조연

나. 조종사기상보고(PIREP)에 기록할 사항

- 1) 시간
- 2) 항공기 위치
- 3) 기종
- 4) 고도
- 5) 착빙

가) 착빙의 종류 및 강도

나) 착빙이 발생된 대기온도

다. 조종사로부터 직접 조종사기상보고(PIREP)를 제공받거나 다른 시설로부터 조종사기상보고(PIREP)를 요청받은 경우, 조종사에게 당해시설에 동자료를 직접 제공할 것을 지시할 수 있다.

관제용어 : REQUEST/REPORT/SAY FLIGHT CONDITIONS.

PRESENT WEATHER (details),

또는

REQUEST/REPORT/SAY (특정조건, 즉 운고, 시정) CONDITION.

필요시,

OVER (픽스),

또는

ALONG PRESENT ROUTE,

또는

BETWEEN (픽스) AND (픽스).

참고 : ICAO DOC 4444 제10장 12.3.1.6 기상상황

라. 다음과 같이 조종사기상보고(PIREP)를 처리한다.

- 1) 관련 조종사 기상보고(PIREP) 정보를 시기적절하게 해당 항공기에게 중계한다.
- 2) EN ROUTE : 항공기 운항에 영향을 미치는 중요한 조종사기상보고(PIREP)는 해당시설 기상 관계자에게 중계한다.
- 3) 터미널(Terminal) : 항공기 운항에 영향을 미치는 중요한 조종사기상보고(PIREP)를 다음과 같이 중계한다.

가) 시설내 해당 관제석

나) 비행정보센터(FIC)

다) 관련된 공항 또는 항공교통센터

라) 항공기 속도에 영향을 미치는 Windshear의 영향에 대하여 조종사에게 통보 시, “gain(증가)” 또는 “loss(감소)” 단어를 사용한다.

예 : “Asiana Seven Twenty-one, a Boeing seven twenty-seven, previously reported windshear, loss of two five knots at four hundred feet.”

“US. AIR seventy-six, a DC niner, previously reported wind shear, gain of twenty-five knots between niner hundred and six hundred feet, followed by a loss of five zero knots between five hundred feet and the surface.”

참고 : AIM 7-1-22 Windshear 조종사기상보고

2-6-4 기상 및 채프 업무(Weather And Chaff Services)

가. 관측/보고된 기상 또는 채프(chaff) 지역에 관한 정보를 발부한다. 조종사 요구 시, 레이더 항행지원을 제공하거나 보고된 기상 또는 채프지역 이탈을 허가하여야 한다. 레이더로 관측된 기상에 대한 설명 시 용어 “TURBULENCE” 를 사용하여서는 안 된다.

- 1) 항공기로부터의 거리와 방위(12 시각 방향)를 기준으로 기상과 채프 정보를 발부하거나 픽스 또는 픽스로부터의 거리와 방향을 기준으로 한 해당 지역의 일반적 넓이를 나타냄으로서 기상 및 채프정보를 발부한다.
- 2) 정보 이용이 가능한 경우, 에코(echo)의 강도를 발부한다.
- 3) 장비의 한계가 있을 경우, 관제사는 최소한 관할 구역 내에서 전시된 최고 단계의 에코(Echo) 강도를 확인하여야 한다.
- 4) 요청한 대로 이탈을 허가할 수 없을 때, 상황이 허락하면 대체 비행로를 제시하여야 한다.

나. 악기상 지역 내에서는 사전 준비하고 계획하여 조종사 요구시, 대체비행로/고도를 제시한다.

주기 : 항공기 안전에 영향을 미치는 악기상은 토네이도, 뇌우, 커다란 우박, Windshear, Microburst, 중정도 이상의 심한 난기류(청천 난기류 포함), 착빙 등을 포함한다.

다. 접근관제소는 관할구역의 관제탑 업무에 영향을 미칠 수 있는 기상 에코(echo)가 레이더에 관측될 때, 관제탑에 이를 통보하여야 한다.

관제용어 : WEATHER/CHAFF AREA BETWEEN (number) O'CLOCK and (number) O'CLOCK (number) MILES,

또는

(number) MILE BAND OF WEATHER/CHAFF FROM (픽스 또는 픽스로부터의 거리 및 방향) TO (픽스 또는 픽스로부터의 거리 및 방향),

또는

LEVEL (number) WEATHER ECHO BETWEEN (number) O'CLOCK AND (number) O'CLOCK, (number) MILES. MOVING (방향) AT (number) KNOTS, TOPS (고도),

또는

DEVIATION APPROVED, (필요시, 제한사항), ADVISE WHEN ABLE TO :

RETURN TO COURSE,

또는

RESUME OWN NAVIGATION

또는

FLY HEADING (HEADING)

또는

PROCEED DIRECT TO (항행안전시설).UNABLE DEVIATION (가능한 대체 진로).

예 1 : “Level five weather echo between eleven o'clock and one o'clock, one zero miles, moving east at two zero knots, tops flight level three niner zero.”

예 2 : “Level four weather echo between ten o'clock and two o'clock, one five miles. Weather area is two five miles in diameter.”

주기 : LEVEL NUMBER를 사용하는 용어는 레이더 기상 에코(Echo) 강도 정보가 레이더 장비에 의하여 판독된 경우에만 사용 가능한 용어이다.

참고 : 용어의 정의 - 레이더 기상 에코(Echo) 강도

라. 근무팀장(근무조장)은 1차 레이더 장비의 기상자료전시가 의문스럽거나 오류가 있는 것으로 보고될 때, 가용한 최선의 수단(조종사보고, 해당관제탑 등)으로 레이더 기상정보를 확인하여야 한다.

2-6-5 무풍 상태 (Calm Wind Conditions)

터미널(Terminal) : 풍속이 3 KNOTS 미만일 때, 무풍 상태로 간주한다.

참고 : 3-5-3 배풍요소

3-10-4 교차활주로상의 분리기준

2-6-6 기상상태 보고(Reporting Weather Conditions) [군 적용]

가. 평상시 관측지점이나 관제탑 높이에서 우시정이 4마일 이하일 때, 관제탑 관제사는 우시정 관측치를 파악하고, 다음과 같이 관측치를 적용한다.

- 1) 항공기 운항을 위한 관측치는 두개의 관측치중 (관제탑 또는 지상) 낮은 수치를 사용한다.
- 2) 관제탑 시정 관측치를 기상 관측자에게 통보한다.
- 3) 관제탑의 우시정이 4마일 이하로 악화되거나 4마일 이상으로 좋아지는 것을 관측시, 기상관측자에게 통보 한다.

나. 최신 기상변화를 다음과 같이 해당 관제시설에 통보한다.

- 1) 공식 기상이 운고(ceiling) 1,000' 또는 가장 높은 선회접근 최저치 중에서 더 큰 수치 미만이거나 시정이 3마일 미만으로 변할 때 및 기상조건이 위의 수치보다 좋아질 때
- 2) 기상상태가 운고(ceiling) 1,000' 또는 가장 높은 선회 최저치 중에서 더 큰 수치 미만이거나 또는 시정이 3마일 미만인 상태에서 특별기상관측으로 분류된 기상변화

참고 : 3-10-2, 관제탑에서의 접근정보 통보

2-6-7 기상정보 전파(Disseminating Weather Information)

터미널(Terminal) : 기상관측정보를 다음과 같이 전파 한다.

가. “large breaks in the overcast” , Visibility lowering to the south와 같은 일반 기상정보 또는 구체적 수치를 포함하지 않는 이와 유사한 정보 및 계기, 조종사 또는 레이더로부터 직접 얻은 정보는 기상대와 협의 없이 조종사 또는 항공관제 시설에 전파할 수 있다.

나. 다음 방법 중 어느 하나에 의하여 얻은 운고(ceiling) 및 시정(Visibility)과 같은 구체적 수치는 전파할 수 있다.

- 1) 관제사가 기상대로부터 입수한 정보
- 2) 기상대에 의하여 기상보고가 만들어졌거나 확인되었을 때.
- 3) 자동기상관측시스템(AMOS/AWOS)으로부터 얻은 정보

다. 관제탑에서 관측한 기상요인과 기상대에서 보고된 기상요인 간의 차이는 관련 기상 관측 담당자에게 통보하여야 한다.

제 7 절 고도계수정치(Altimeter Settings)

2-7-1 최신 고도계수정치(Current Settings)

가. 최신의 고도계수정치는 직접 계기를 판독하거나 기상대로부터 받는다.

참고 : *FAAO 7210.3 2장 10절, Wind/Altimeter Information*

나. [군적용] : 조종사가 헥토파스칼 단위의 고도계수정치 요구시, 가까운 기상대에 헥토파스칼 단위의 고도계수정치를 요청한다.

참고 : 3-9-1 출발 정보

3-10-1 도착 정보

4-7-10 접근 정보

2-7-2 전이고도 미만에서의 고도계수정치 발부

(Altimeter Setting Issuance Below Lowest Usable FL)

가. 터미널(Terminal) : 항공기 출발지 또는 목적공항이 아닌 다른 곳의 고도계수정치를 발부 시, 그 출처를 밝혀준다.

나. EN ROUTE : 고도계수정치를 발부 시, 그 출처를 밝혀준다.

관제용어 : THE (시설 명) (1시간 전에 접수한 수정치는 측정시간)ALTIMETER (수정치).

다. 고도계수정치는 다음과 같이 발부한다.

- 1) 항공로 비행 항공기가 관할구역 내에서 비행중일 때, 당해 항공기의 비행로를 따라 가장 가까운 기상관측소(reporting station)의 고도계수정치를 적어도 1회 발부한다.

주기 : 항공법 시행규칙 제177조(기압고도계의 수정)

- ① “전이고도 미만의 고도로 비행하는 경우에는 비행로를 따라 185킬로미터 (100해리) 이내에 있는 항공교통관제기관으로부터 통보 받은 QNH로 수정
- ② 185킬로미터(100해리) 이내에 항공교통관제기관이 없는 경우에는 비행정보 업무 담당기관 등으로부터 받은 최신 QNH로 수정
- ③ 전이고도 이상의 고도로 비행하는 경우에는 표준기압치(1,013.2헥토파스칼)로 수정

- 2) 터미널(Terminal) : 모든 출발 항공기에게 고도계수정치를 발부한다. 조종사가 특별히 요구하지 않는 한, 서면상 생략을 요구한 국지 항공기 조종사 또는 정기 항공기에게는 고도계수정치를 발부할 필요는 없다.

참고 : 3-9-1 출발 정보

- 3) 터미널(Terminal) : 최초 교신시 또는 교신 후, 가능한 신속하게 도착 항공기에게 고도계수정치를 발부한다. 만약 항공기가 관할권을 가지고 있는 접근관제소에 의하여 공향으로 레이더 유도되었거나 혹은 접근순서가 배정(sequenced)되었다면 관제탑은 고도계 수정치 발부를 생략할 수 도 있다.

참고 : 4-7-10 접근정보

5-10-2 접근정보

4) ENROUTE : 접근관제시설이 없는 공항인 경우, 도착하는 항공기가 목적공항으로부터 약 50마일 지점에 접근하고 있을 때, 목적공항의 고도계수정치를 발부한다.

5) 첫 교신시 제공된 고도계수정치에 추가하여, 기상보고서의 비고란에 “기압이 급격히 떨어짐”을 포함하고 있을 때, 비정밀계기접근을 수행하는 항공기에게 가능한 자주 변경된 고도계수정치를 발부한다.

라. 도착하는 항공기의 조종사가 고도계수정치를 다른 시설로부터 받아야 하는 경우, 당해 시설에서 고도계수정치를 얻도록 조종사에게 지시한다.

주기 : 도착지에서의 고도계수정치는 수정치 발부지역 또는 다른 지역에 관계 없이 계기접근절차가 수행되는 공항의 수정치이다

마. 전이고도 미만으로 강하를 허가할 시, 조종사에게 전이고도 미만으로 강하하는 지점에서 가장 가까운 기상대의 고도계수정치를 조언한다.

바. [적용 유보]

사. 기압계의 압력이 31.00 Inch Hg 보다 큰 경우, 다음과 같이 고도계수정치를 발부한다.

1) ENROUTE/ARRIVALS : 최종접근구역(final approach segment)에 도착할 때까지 31.00 Inchs Hg를 맞출 것을 조언한다.

2) DEPARTURE : 강제(mandatory)/통과(cross)고도 혹은 1,500피트 AGL 중 더 낮은 고도에 도달할 때까지, 31.00 inches Hg에 맞추도록 조언한다.

관제용어 : ALTIMETER, THREE ONE TWO FIVE, SET THREE ONE ZERO ZERO UNTIL REACHING THE FINAL APPROACH FIX.

또는

ALTIMETER, THREE ONE ONE ZERO, SET THREE ONE ZERO ZERO PRIOR TO REACHING ONE THOUSAND THREE HUNDRED.

주기 1 : Mode C를 장착한 항공기는 관제사의 레이다 스코프 상에 배정된 고도와는 다르게 일정한 오차를 지닌 고도로 전시된다. 실제 고도계가 31.28 inches Hg일 때, Mode C가 장착된 항공기가 3,000피트로 고도 배정을 받은 경우, 3,300 피트로 고도가 나타난다. 이는 운영내규로 컴퓨터 시스템에 실제 대기압에 관계없이 고도계수정치 31.00인치의 입력을 허용하지 않는 경우에 발생할 수 있다.

주기 2 : 31.00inches Hg 이상의 대기압을 정확히 측정할 수 없는 공항에서 대기압은 “Missing” 또는 “In excess of 31.00 inches of Hg”로 보고되며, 동 공항에 항공기의 입·출항은 시계비행(VFR) 기상상태로 제한된다.

참고 : AIM 7-2-2 절차

3-10-1 도착 정보

제 8 절 활주로 시정 보고(Runway Visibility Reporting) - 터미널(Terminal)

2-8-1 활주로 가시거리/활주로 시정치 제공(Furnish RVR/RVV Values)

RVR/RVV 측정장비가 운영되고 있는 곳에서는 이륙 또는 착륙최저치로서의 RVR/RVV 수치를 항행 또는 시각보조장치의 사용여부에 관계없이 2-8-3의 용어를 사용하여 사용 중인 활주로의 RVR/RVV 수치를 제공하여야 한다.

주기 : RVR 장비의 형태(type/model)에 따라 측정능력이 다양하다. 예를 들면, 구형 장비의 최소 측정값은 600피트이지만, 신형장비는 최소 100 피트 정도의 측정능력이 있다. 또한 측정수치 증가 단위도 다를 수 있다. 구형장비는 최소 측정 증가 단위가 200피트 단위이나 신형장비 증가 단위는 800피트 이하에서는 100피트 단위이다.

참고 : *FAAO 6560.10 활주로그시거리(RVR)*

FAAO 6750.24 ILS and Ancillary Electronic Component Configuration And PERF. REQ

2-8-2 도착, 출발 활주로 시정(Arrival/Departure Runway Visibility)

가. 사용중인 활주로 접지점(touchdown)의 RVR/RVV를 다음과 같이 발부하여야 한다.

- 1) 지시계기상의 수치와 관계없이 우시정이 1마일 이하일 때
- 2) 우시정에 관계없이 RVR/RVV가 보고할 만한 수치일 때

주기 : 보고할 만한 수치는 RVR 6,000 피트 이하 또는 RVV 1 1/2마일 이하이다.

- 3) 측정된 RVR 값이 시정측정계(Transmissoneter) 지역 내에서의 실제 조건과 400피트를 초과한 것으로 확실한 근거에 의하여 차이가 날 때에는 인정되지 않으며, 보고하지도 않는다.

주기 : 기상관측자격소지자, 자동기상관측시스템(AWOS/AMOS), 항공교통 관제사, 비행정보전문가 및 조종사로부터 얻은 기상수치는 확실한 근거로 인정된다.

- 4) 관측자가 믿을만한 보고자료가 있거나 측정시정치가 관련 활주로에 적합하지 않은 것으로 판단될 때, 동 자료를 사용하여서는 안 된다

나. Mid-Point 또는 Roll-out RVR 값이 2000피트 미만이고, Touchdown RVR 값이 Mid-Point 또는 Roll-out RVR 값보다 클 때, Mid 및 Roll-out RVR 모두를 발부한다.

다. 국지관제사는 2-8-2 “가” 및 “나” 에 의거 항공기 이·착륙 전에 최신의 RVR/RVV를 발부하여야 한다.

2-8-3 용 어(Terminology)

가. 활주로 번호, RVR/RVV 문자, RVR/RVV 값 순으로 RVR/RVV 정보를 제공하여야 한다. 이 수치를 다른 기상자료와 함께 발부할 때, 기상보고에 쓰이는 정상 순서대로 수치들을 발부한다.

예 : “Runway One Four R-V-R Two Thousand Four Hundred.”

“Runway Three Two R-V-R Three Quarters.”

나. 활주로의 둘 이상의 RVR 시스템을 운용중일 때, Touchdown, Mid, Roll Out 수치를 발부한다.

관제용어 : “RVR (활주로 번호) (First Position) (거리), (Second Position) (거리), (Third Position) (거리).”

예 : “Runway Two Two Left R-V-R Two Thousand, roll out One Thousand Eight Hundred.”

“Runway Two Seven Right R-V-R One Thousand, mid Eight Hundred, roll out Six Hundred.”

참고 : ICAO Doc 4444 12.3.1.6, *Meteorological conditions*

다. RVR/RVV 값을 발부할 필요성이 있고 시정조건이 장비의 보고할 만한 수치보다 크거나 작게 지시될 때는 “MORE THAN” 또는 “LESS THAN” 을 사용하여 최저 · 최고 관독치를 적절하게 발부하여야 한다.

예 : “Runway One Four RVR more than Six Thousand.”

“Runway Three Two RVR One Thousand, rollout less than Six Hundred.”

라. 관독치가 급격히 변화하는 시정상태(RVR이 1,000' 이상 ; RVV가 하나 또는 그 이상보고 가능한 수치일 때)를 나타낼 때, 최신수치 다음에 시정변화의 범위를 보고한다.

예 : “Runway one four RVR two thousand, variable one thousand six hundred to three thousand.”

“Runway three two RVV three-quarters, variable one-quarter to one.”

참고 : 2-8-1 활주로 가시거리/활주로서정치 제공

제 9 절 공항정보 자동방송업무(ATIS) 절차 (Automatic Terminal Information Service Procedures)

2-9-1 적 용(Application)

비 관제 공항/ 터미널(Terminal) 지역에서는 가능하다면 ATIS를 이용하여 항공기에게 운항에 필요한 공항정보 및 기상정보를 제공한다.

가. 메시지의 처음과 끝에 음성문자 코드를 두어 각각의 ATIS 메시지를 구분한다. 자동화시스템(automated systems)은 음성문자 코드를 자동적으로 추가한다. 별도 계획 또는 장비로 인하여 생략이 필요한 경우에는 예외로 한다.

1) 2-9-1, “가” , “2)” 에 의거 인가한 경우를 제외하고 각 알파벳 음성문자는 차례로 “alfa” 로 시작하여 “zulu” 가 끝으로 사용되고, 날짜 변경과 관계 없이 반복 사용하여야 한다. 12시간 이상 방송 중단 시에는 첫 번째 방송정보가 “ALFA” 또는 첫 번째 할당된 알파벳 문자로 환원되었는지 확인한다.

2) 합의서 또는 운영내규에 명시된 경우, 시설간 또는 출발/도착 ATIS 방송에 별도로 지정한 알파벳 순서를 적용할 수도 있다

참고 : FAAO 7210.3 10.4.1 공항정보자동방송업무(ATIS)

나. 송신 전에 ATIS 녹음내용의 완성도 · 정확성 · 속도 및 용어의 타당성을 확인하여야 한다.

다. 도착 · 출발정보를 분리하여 방송하는 경우, 메시지는 해당 정보만을 포함하는 것이 바람직하다.

2-9-2 운용 절차(Operating Procedures)

가장 최신의 도착 · 출발 정보를 반영한 ATIS 메시지를 유지하여야 한다.

가. 다음과 같은 경우에는 새로 녹음을 한다.

- 1) 수치의 변동에 관계없이 새로운 공식 기상정보를 접수했을 때
- 2) 활주로 제동상태 보고가 현재 ATIS에 포함된 수치상태보다 좋지 않을 때
- 3) 사용 활주로, 계기접근절차, NOTAM's/PIREP's/HIWAS 사항 등의 변동이 있을 때

나. 조종사가 ATIS를 수신하였음을 알리는 경우, 관제사는 그것이 현재자료이면 방송에 포함된 내용을 생략할 수 있다. 급격한 상황변화는 항공교통관제기관이 발부하며, ATIS는 다음과 같은 내용을 포함한다.

예 : “Latest ceiling / visibility / altimeter / wind / (other condition) will be issued by approach control/tower.”

다. ATIS 코드 / 메시지의 변동을 항공기에 조언하기 위하여 모든 관련된 주파수를 이용하여 방송한다.

라. 최초 교신시, 방송중인 ATIS 코드를 조종사가 언급하지 않은 경우, 동 정보 수신 여부를 확인하여야 한다. 관제사는 ATIS 최초 확인 후, 변동된 관련 운영 절차상의 정보를 제공하였는지 여부를 확인하여야 하며, ATIS를 수신 할 수 없는 조종사에게는 현재의 기상, 사용활주로, 접근정보 및 관련 항공고시보(NOTAM)에 관한 사항을 발부한다.

예 : “Verify you have information ALPHA.”

“Information BRAVO now current, visibility three miles.”

“Information CHARLIE now current, ceiling 1,500 broken.”

“Information CHARLIE now current, advise when you have CHARLIE.”

2-9-3 포함 내용(Content)

ATIS는 다음 사항이 적절하게 구성되도록 하여야 한다.

가. 공항/시설명, 음성문자코드, 기상전문시간(UTC), 풍향·풍속, 시정·시정장애물, 현 기상 현상, 하늘상태, 온도·이슬점, 고도계수정치, 필요시 밀도고도조언(density altitude advisory) 및 공식기상관측에 포함되는 기타 관련 참고자료 등으로 구성되어 있다. 풍향과 풍속, 고도계수정치는 공인된 계기를 직접 판독한 자료이어야 한다. 온도와 이슬점은 가능할 경우 공인된 감지기를 직접 판독한 자료이어야 한다. 참고자료는 항상 번개, 적란운(cumulonimbus) 및 층적운(towering cumulus clouds)을 포함한다.

나. 기상이 운고(ceiling) 5,000피트, 시정 5마일을 초과할 때, ATIS의 운고(ceiling)/하늘상태, 시정 및 시정장애물 정보는 생략할 수 있다.

예 : 비고란에, “The weather is better than five thousand and five.”로 표현할 수 있다.

다. 계기/시각(Visual) 접근절차명. 계기접근이 수행되는 활주로나 아닌 경우 착륙 활주로를 명시한다.

라. 출발활주로는 착륙활주로와 다르거나, ATIS에 “departure only”라고 방송할 때만 포함한다.

마. 사용 활주로 출입에 영향을 미치는 유도로 폐쇄 또는 공항운영에 영향을 미치는 폐쇄, 터미널(Terminal) 지역 운영에 관련된 항공고시보 및 조종사기상보고(PIREP). 악기상이 발생한 장소와 정보획득 방법을 조종사에게 통보하며, 필요하다고 인지된 조류 활동정보를 포함한다.

참고 : 2-1-22 조류활동 정보

바. 제공된다면 활주로 제동상태 또는 마찰 보고. 보고된 시간과 마찰상태의 원인을 포함하여야 한다.

관제용어 : RUNWAY (번호) MU (첫째, 둘째, 셋째 수치) AT (시간), (원인).

예 : “Runway two seven, MU forty-two, forty one, twenty-eight at one

zero one eight Zulu, ice.”

참고 : 3-3-5 활주로 제동상태 조언

사. 항공교통관제시설(ATC)과 협의를 필요로 하는 국지조건과 같은 기타 부가정보. 여기에는 시계비행(VFR) 도착주파수, LAHSO 절차 운영, 일시적인 공항상태 및 ATIS 메시지 상에 단지 몇 시간 또는 수일 내에 소멸되는 한시적인 정보 등을 포함할 수 있다.

아. Windshear(LLWAS) 정보

참고 : 3-1-8 저고도 Windshear 조언

자. “hold short of runway” 지시를 조종사가 복창하도록 조언하는 용어. 이 지시는 ATC 기관에서 필요시, 시행 60일 경과 후 ATIS 메시지에서 삭제할 수도 있다.

차. ATIS 정보를 받은 조종사는 첫 교신시 관제사에게 정보 인지여부를 통보하도록 지시하는 내용.

예 : “Gimpo tower information Delta. One four zero zero Zulu. Wind two five zero at one zero. Visibility one zero, Ceiling/Sky condition four thousand five hundred broken. Temperature three four, Dew point two eight, Altimeter three zero one zero, ILS-DME Runway One Four Approach in use. Departing Runway One Four Right. Hazardous Weather Information for (geographical area) available on HIWAS, Flight Information Center Frequencies. Advice on initial contact you have Delta.”

제 10 절 근무좌석별 책임(Team Position Responsibilities)

2-10-1 항공교통센터(ACC) 섹터/관제석 책임

(En Route Sector Team Position Responsibilities)

항공교통센터 내 관제실 및 비행정보센터 섹터에서 업무수행 시, 관제사는 운영내규에 정한 바에 따라 각 좌석별 임무를 충실히 이행할 책임이 있다.

참고 : *FAAO 7110.65 2-10-1 En route Sector Team Position Responsibilities*

2-10-2 터미널(Terminal) 레이더 / 비레이더 관제석의 책임

(Terminal Radar/Nonradar Team Position Responsibilities)

터미널(Terminal) 레이더/비레이더 관제석에 대한 책임은 해당 기관의 운영내규에 의하며, 각 관제사는 해당 임무를 충실히 이행할 책임이 있다.

참고 : *FAAO 7110.65 2-10-2 Terminal Radar/Nonradar Team Position Responsibilities*

2-10-3 관제탑 관제석의 책임(Tower Team Position Responsibilities)

관제탑 관제석에 대한 책임은 해당 기관의 운영내규에 의하며, 각 관제사는 해당 임무를 충실히 이행할 책임이 있다.

참고 : *FAAO 7110.65 2-10-3 Tower Team Position Responsibilities*

제 11 절 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 【민 적용】

2-11-1 일 반(General)

관제사-조종사간 데이터링크통신(이하 “CPDLC” 라 한다)는 항공교통관제통신에 이용되는 데이터링크를 이용한 관제사와 조종사 간 통신수단으로서 다음의 성능을 갖추어야 한다.

가. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)는 무선통신에서 사용되는 용어와 상응한 일련의 허가·정보·요구메시지 항목을 포함한다.

주기 - 메시지항목 및 관련 메시지의 의도/이용을 나열하는 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지형태는 DOC 4444 부록 5 참조

나. 관제사는 허가·지시, 조연발부, 관련 정보 요구 및 제공을 위하여 비행을 포함한 메시지에 답할 수 있는 기능을 갖추어야 한다.

다. 조종사는 메시지에 대한 응답, 허가 또는 정보의 요청, 정보보고 및 비상선언·취소 메시지에 응답할 수 있는 기능을 갖추어야 한다.

라. 조종사와 관제사는 규정된 형식과 다른 메시지 교환기능을 갖추어야 한다(예:자유문장메시지).

마. 지상 및 항공기 탑재시스템은 필요시 메시지가 적절하게 전시되고 인쇄될 수 있도록 하여야 하며 재생이 필요시, 적기에 편리하게 재생이 가능하도록 저장하여야 한다.

바. 문장전시가 필요한 경우 영어는 최소한으로 전시되도록 하여야 한다.

사. 메시지구성 의미·문장 및 관련 절차는 일반적으로 관제용어와 일치하도록 한다. 그러나 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지와 관련된 절차는 두 미디어간의 차이로 인해 사용되는 음성과는 다소 차이가 있음을 인식하여야 한다. 직접통화와 데이터를 교환하는 차이점이며 데이터교환은 전시 또는/그리고 인쇄된다.

참고 : ICAO DOC4444 14.1

제 12 절 CPDLC의 설정(Establishment of CPDLC) 【민 적용】

2-12-1 CPDLC 설정(Establishment of CPDLC)

항공기가 해당 항공교통관제기관과 교신할 수 있도록 충분한 시간 전에 설정하여야 하며, 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 개시 시점은 항공정보간행물(AIP)에 고시하여야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.2

2-12-2 비행중 CPDLC(Airborne-initiated CPDLC)

가. 항공교통관제기관이 항공기로부터 불시에 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 요청을 받은 경우, 다음 조치의 결정을 위하여 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 요청과 관련한 상황을 항공기로부터 입수하여야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.2.2.1

나. 항공교통관제기관이 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 요청을 거부할 때, 관련 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지를 사용하여 조종사에게 거부이유를 통보하여야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.2.2.2

2-12-3 항공교통관제기관에 의한 CPDLC 개시(ATC unit-initiated CPDLC)

가. 항공교통관제기관은 항공기와 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)를 유지하지 않고 있는 경우 또는 현재 항공기와 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 유지하고 있는 항공교통관제기관으로부터 승인을 받은 경우에만 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)를 개시할 수 있다.

나. 항공기가 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 요청을 거부하였을 때, 다운링크메시지 “NOT CURRENT DATA AUTHORITY” 또는 메시지 “NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY” 를 적절히 사용하여 거부이유를 알려야 한다. 운영내규는 거부이유를 관제사에게 전시되도록 하여야 하는지를 명시하여야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.2.3

2-12-4 CPDLC 메시지 교환(Exchange of operational CPDLC messages)

가. 관제사 또는 조종사는 규정된 메시지, 자유문장메시지 또는 두가지 조합형태를 이용하여 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지를 구성하여야 한다.

나. 장문메시지·다중허가로 구성된 메시지 또는 허가·정보로 혼합된 메시지의 사용은 가능한 회피하여야 한다.

다. 별도로 규정한 경우를 제외하고 관제사 또는 조종사간 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)를 이용하여 교신한 때는, 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)를 이용하여 응답하여야 하며, 음성을 이용하여 교신할 때는 음성을 이용하여야 한다.

라. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지가 음성답변을 요구하는 경우, 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 통화가 적절하게 동조되도록 하기 위하여 적합한 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 응답이 전송되도록 하여야 한다.

마. 메시지는 메시지를 수신하는 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 이용자의 메시지취급기준을 기술하는 특성이 있다. 각 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지는 긴급(urgency), 경고(alert), 응답(response) 3가지 특성을 가진다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.3

2-12-5 긴급 및 경고(Urgency and Alert)

가. 긴급(urgency) 특성은 최종 사용자에게 전시된 접수메시지의 기준이다.

(표 2-1 참조)

(표 2-1 Urgency attribute)

<uplink and downlink>

<i>Type</i>	<i>Description</i>	<i>Precedence</i>
D	Distress	1
U	Urgent	2
N	Normal	3
L	Low	4

참고 : ICAO DOC4444, 14.32.1

나. 경고(alert)는 메시지를 접수함에 따라서 요구되는 경고형태(alert type)의 기준이다. (표 2-2 참조)

(표 2-2 Alert attribute)

<uplink and downlink>

<i>Type</i>	<i>Description</i>	<i>Precedence</i>
H	High	1
M	Medium	2
L	Low	3
N	No alerting required	4

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.2.2

2-12-6 응답(Response)

가. 응답(response)은 부여된 메시지구성에 대하여 적합한 응답을 서술하는 특징이 있다. 응답의 형태로서 업링크메시지는 표2-3 및 다운링크메시지는 표 2-4 참조

(표 2-3 Response attribute)<uplink>

Type	Response required	Valid responses	Precedence
W/U	Yes	WILCO, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), ERROR	1
A/N	Yes	AFFIRM, NEGATIVE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), ERROR	2
R	Yes	ROGER, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), ERROR	3
Y	Yes	Any CPDLC downlink message, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)	4
N	No, unless logical acknowledgement required	LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, ERROR	5

(표 2-4 Response attribute)<downlink>

Type	Response required	Valid responses	Precedence
Y	Yes	Any CPDLC uplink message, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)	1
N	No, unless logical acknowledgement required	LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), SERVICE UNAVAILABLE, FLIGHT PLAN NOT HELD, ERROR	2

나. 다중구성 메시지에 대한 응답이 필요하고 응답이 단일구성메시지의 형태일 때, 응답은 모든 메시지구성에 적용하여야 한다.

주기 - 예) “CLIMB TO FL310 MAINTAIN MACH.84”를 포함하는 다중구성 메시지는 메시지구성에 대하여 “WILCO” 응답을 적용하고 두 메시지구성을 따르도록 하는 것이다.

다. 단일메시지 구성허가 또는 다중구성 허가의 일부분을 따를 수 없을 때, 조종사는 전체 메시지에 대하여 “UNABLE” 응답을 전송하여야 한다.

라. 관제사는 단일 또는 다중구성 허가요청을 승인할 수 없을 때, 모든 요구 구성 요소에 “UNABLE” 메시지로 응답하여야 한다. 현재 허가를 다시 명시하여서는 아니 된다.

- 마. 단일 또는 다중구성 허가요청이 수용될 때, 관제사는 개별요청 구성요소에 상응하는 허가로 응답하여야 한다. 응답은 단일 업링크메시지가 되도록 하여야 한다.
- 바. 관제사가 다중구성 허가요구를 부분적으로 수용할 때, 요구는 수용할 수 있는 부분들에 상응하는 허가로 응답하여야 하고, 수용할 수 없는 부분에 대한 현재 허가를 다시 명시하거나 대체 허가를 발부하여야 한다.

주기 - 예) 지시된 메시지구성을 포함한 다중구성 다운링크메시지

“MAINTAINING FL310”

“REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN
FPL EDDF.”

“REQUEST CLIMB FL350.”

“WE CAN ACCEPT FL390 AT 1139Z.”

“REQUEST MACH .84.”

다음과 같이 응답할 수 있다.

“CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN FPL
EDDF. “

“CLIMB TO FL350.”

“REPORT REACHING.”

“CROSS 52N 30W AT OR AFTER 1150Z.”

“NO SPEED RESTRICTION.”

- 사. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지가 하나 이상의 메시지로 구성되고 당해 메시지에 대한 응답특성으로서 ‘Y’가 이용될 때, 단일 응답메시지는 응답에 상응하는 횟수와 동일한 순서에 따라서 포함되도록 하여야 한다.

주기 - 예) 다중구성 업링크메시지

“CONFIRM SQUAWK.”

“WHEN CAN YOU ACCEPT FL410.”

다음과 같이 응답할 수 있다.

“SQUAWKING 5525.”

“WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636Z.”

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.2.3

2-12-7 CPDLC의 이양(Transfer of CPDLC)

주기 - 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)에 관한 세부사항은 ATS 데이터링크 적용(Doc 9694) 참조

- 가. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 이양시, 음성통신과 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 동시에 이양하여야 한다.

- 나. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이용할 수 있는 항공교통관제기관에서 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이용할 수 없는 항공교통관제기관으로 이양할 때, 음성통신이양과 동시에 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 종료하여야 한다.

- 다. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 이양이 데이터권한의 변경을 발생시키고, 종료메시지가 아닌 메시지가 있을 때, 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이양하는 관제사에게 알려야 한다.
- 라. 관제사는 미결 다운링크메시지에 대한 응답이 없이 항공기의 이양이 요구될 때, 시스템은 자동종료 응답메시지를 전송할 수 있는 기능을 가져야 한다. 그러한 경우, 자동으로 보내지는 종료응답메시지의 내용을 시설내규에 규정하여야 한다.
- 마. 미결 업링크메시지에 대한 조종사응답 없이 항공기의 이양을 결정할 때, 관제사는 미결메시지를 명확하게 하기 위하여 음성통신으로 전환하여야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.3

2-12-8 자유문장메시지(Free text messages)

사전 구성된 자유문장메시지 외에 관제사 또는 조종사가 임의로 만든 자유문장의 사용을 지양하여야 한다.

- 주기 - 비일상적인 비상상황으로 인하여 자유문장의 사용이 필요한 경우
- 음성통신의 두절
 - 자유문장메시지의 사용을 지양하는 것은 오역과 불분명한 메시지의 생산을 줄이기 위한 것이다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.4

2-12-9 비상, 위험 및 장비 고장시 절차

(Emergencies, hazards and equipment failure procedure)

- 가. 비상 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지를 접수하였을 때, 관제사는 가장 효율적인 수단을 이용하여 해당 메시지의 수신을 통보하여야 한다.
- 나. 불법간섭을 의미하는 보고에 대한 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이용한 응답 시, 업링크메시지 “ROGER 7500”를 사용하여야 한다.
- 다. 기타 모든 비상 또는 긴급메시지에 대하여 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이용하여 응답을 할 때, 업링크메시지 ROGER를 사용하여야 한다.
- 라. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 메시지가 논리적인 응답 또는 운영상 응답을 요구할 시 및 그러한 응답을 받지 못한 경우, 조종사·관제사는 상황을 적절하게 알려야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.5

2-12-10 CPDLC 실패(Failure of CPDLC)

- 가. 고장이 탐지된 직후에 관제사·조종사는 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)의 실패를 알려야 한다.
- 나. 조종사·관제사가 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)의 실패를 통보받았을 때, 관제사·조종사가 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 복구 전에 교신이 필요할 때, 관제사·조종사는 가능하면 음성통신으로 전환하고, 다음 용어를 문두에 사용하여야 한다.용어 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) “FAILURE” .

다. 호출 가능성이 있는 모든 시설에 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 지상 시스템 고장에 관한 정보 전송이 요구될 때, 관제사는 시설호출부호에 이어서 일반 호출 “ALL STATIONS CPDLC FAILURE” 를 문두에 전송하여야 한다.

주기 - 각 시설들에 의한 수신통보가 필요치 않는 경우, 일반호출에 어떠한 응답도 예상되지 않는다.

라. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 실패 후, 음성통신으로 복귀하였을 때, 모든 미결 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)은 전달되지 않은 것으로 간주하여야 하며 미결메시지와 관련된 모든 통화는 음성으로 다시 시작하여야 한다.

마. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 실패 후, 음성통신으로 전환 전에 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 교신이 이루어진 경우에도 모든 미결 메시지는 전달되지 않은 것으로 간주하여야 하며 미결메시지와 관련된 전체 통화를 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이용하여 다시 시작하여야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.6

2-12-11 계획된 CPDLC 중단(Intentional shutdown of CPDLC)

가. 통신망 또는 지상 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 시스템 중단이 계획되었을 때, 영향을 받을 수 있는 모든 당사자들에게 중단기간과 필요시 이용될 음성통신 주파수에 관한 세부사항을 NOTAM으로 고시하여야 한다.

나. 현재 항공교통관제기관과 교신 중에 있는 항공기에게 음성 또는 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이용하여 임박한 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 서비스의 중단을 통보하여야 한다.

다. 관제사·조종사는 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 중단할 수 있는 기능을 가져야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.7

2-12-12 CPDLC 테스트 (Testing of CPDLC)

항공기와의 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC) 테스트가 항공교통관제업무에 영향을 미칠 것으로 판단될 경우, 테스트를 실시하기 전에 협의를 하여야 한다.

참고 : ICAO DOC4444, 14.3.8

제 3 장 공항공교통관제 (AIRPORT TRAFFIC CONTROL)-터미널(Terminal)

제 1 절 일반사항(General)

3-1-1 업무수행(Provide Service)

관제사가 관측하였거나 인지한 교통상황 및 공항상태를 근거로 항공교통관제(ATC) 업무를 제공하여야 한다.

주기 : 조종사는 항공법 제49조(조종사의 주의 의무)의 규정에 따라 다른 항공기 또는 그 밖의 물체와 충돌하지 아니하도록 주의하여 비행하여야 한다. 터미널(Terminal) 구역 주변은 구역이 제한되어 있으므로, 교통정보는 B, C, D 등급 구역의 공항공교통구역(surface area) 및 터미널(Terminal) 레이더 관제구역 내에서 운항하는 항공기간 충돌을 방지하고, 아울러 터미널(Terminal) 구역을 근접하여 통과하는 항공기를 보조할 수 있다.

참고 : 1-1-4 주요 수정사항 설명

FAAO 7210.3 10-1-7 Use of Active Runways

3-1-2 예방관제(Preventive Control)

예방관제 업무는 합의서에 의거 비행하는 항공기에게만 적용하여야 하며, 동 업무 수행 시 조치가 필요할 때만 조언 또는 지시를 발부한다.

주기 : 예방관제는 반복적이고 일상적인 조종사의 동의가 필요 없다는 점에서 다른 공항공교통관제 업무와 구별된다. 관제사는 오직 항공기 충돌위험이 발생할 가능성이 인지되었을 때에만 관여한다.

3-1-3 사용활주로의 이용(Use of Active Runways)

사용 중인 활주로 상에서 운행에 대한 일차적인 책임은 국지관제사에게 있다. 국지관제사는 해당 활주로 사용을 완전히 통제하여야 하며, 적극적인 협조와 통제가 다음과 같이 이루어져야 한다.

주기 : 이 조항의 적용은 특정 지역에서의 특별한 상황으로 인하여 타당한 이유가 제시되어 1-1-9와 FAAO 7210.3, 10-1-7에 의거 인가된 경우에만 예외일 수 있다.

참고 : 1-1-9 예외적인 기준적용을 위한 사전 허가

FAAO 7210.3 10-1-7 Use of Active Runways

가. “사용 활주로” 라 함은 특정시간에 공항에 이·착륙하려는 항공기의 유형에 따라 가장 적합하다고 공항공관제탑에 의하여 판단된 활주로를 말한다.

참고 : ICAO DOC 4444 제5장 5절, 사용 활주로의 선정

주기 - 이·착륙 항공기를 위하여 개별(separate) 또는 복수(multiple) 활주로를 사용활주로로 지정할 수 있다.

나. 일반적으로 항공기 안전, 활주로 배치, 기상상태 및 이용 가능한 계기접근절차 또는 항공교통상황으로 인하여 다른 방향의 사용이 더 적합한 경우가 아니라면 항공기는 바람 방향 쪽으로 이·착륙한다. 하지만 사용활주로를 선택하는데 있어서 공항관제업무를 제공하는 기구는 지표 풍향·풍속 외에도 공항교통장주, 활주로 길이 및 이용되는 접근 및 착륙 보조시설과 같은 다른 관련된 요인들을 고려하여야 한다.

다. 사용 활주로는 항공기 운항에 적합하다고 판단되지 않을 경우, 조종사는 다른 활주로 사용허가를 요청하고, 상황이 허락될 때, 허가하여야 한다.

참고 : ICAO DOC 4444 7.2 사용 활주로의 선정

라. 지상관제사는 항공기 또는 차량이 사용 활주로의 어떤 지역을 이용하거나 또는 횡단을 허가하기 전에 국지관제사로부터 허가를 득하여야 한다. 협조시, 이용할 활주로상의 지점/교차로를 포함한다.

관제용어 : CROSS (활주로) AT (지점/교차로).

마. 국지관제사는 타 관제사에게 사용 활주로 횡단을 허가할 때, 용어 “cross”를 사용하여 구두로 지시하여야 하며, 횡단하는 활주로는 활주로 상의 지점/교차로를 명시한다.

관제용어 : CROSS (활주로) AT (지점/교차로).

바. 지상 관제사는 사전에 협조된 활주로 운용사항이 종료되었을 때 국지관제사에게 통보해야 한다. 이것은 구두 또는 운영내규에 명시된 시각 보조물을 사용할 수 있다.

사. 활주로 횡단목적이 아닌, 항공기/차량이 사용활주로 상이나 사용활주로를 따라 지상 활주하기 위한 허가는 적절한 국지관제 주파수를 통해 직접 제공하게 된다. 이러한 허가는 운영내규에 특별히 명시되어 있는 절차가 있는 경우에는 국지관제사와 지상관제사가 협조한 후 지상관제 주파수로도 제공할 수 있다.

아. 국지관제사는 사용활주로 이외의 다른 활주로를 사용할 때에는 반드시 지상관제사와 협의하여야 한다.

참고 : 3-1-4 국지관제사와 지상관제사간의 협조

3-1-4 국지관제사와 지상관제사간의 협조

(Coordination Between Local and Ground Controllers)

국지관제사와 지상관제사는 공항활주로 및 이동지역에서의 안전과 효율적인 사용을 위하여 필요한 정보를 교환하여야 한다. 정보 교환 시 구두, 비행진행스트립(strip), 서면 또는 자동정보전시기를 사용한다. 최소한 항공기 호출부호, 사용활주로, 교차로, 유도로 정보를 다음과 같이 제공하여야 한다.

가. 지상관제사는 출발항공기가 사용하기로 계획된 활주로와는 다른 활주로로 이동할 때, 국지관제사에게 통보하여야 한다.

참고 : 3-1-3 사용 활주로의 이용

FAAO 7210.3 10-1-6 Selecting Active Runways

나. 지상관제사는 사전에 국지관제사와 협의하였거나 표준운영절차로서 운영내규에 명시한 바에 따라 허가한 경우를 제외하고, 항공기에게 중간이륙을 위하여 중간이륙지점으로 지상 활주를 허가한 때, 그 사실을 국지관제사에게 통보하여야 한다. 표준절차에 특정 중간이륙지점을 이용한 출발이 요구될 경우, 항공기가 이륙을 위하여 활주로상의 한 부분으로 활주할 때 지상관제사는 국지관제사에게 통보하여야 한다.

참고 : 3-9-7 중간이륙을 위한 항적난기류(Wake Turbulence) 분리

다. 착륙 또는 이륙을 위하여 사용 중인 활주로가 관제탑에서 보이지 않거나, 활주로를 사용 중인 항공기가 레이더에 전시되지 않을 때, 국지/지상관제사는 항공기를 다른 관제사에게 이양 전에 항공기의 위치를 상호간에 통보하여야 한다.

3-1-5 활주로상의 차량, 장비 또는 인원

(Vehicles/Equipment/Personnel on Runways)

가. 관제사는 출발 항공기가 이륙을 시작하기 전이나 도착 항공기가 착륙활주로 시단(threshold)을 통과하기 전에 관제사가 인지하고 있는 모든 차량, 장비 또는 인원이 사용 중인 활주로에서 완전히 벗어나 있는가를 반드시 확인하여야 한다.

나. 관제탑과 직접적인 통신망을 가진 차량, 장비 및 인원에게는 필요시 사용 활주로에 진입을 허가할 수 있다. 이에 대한 조연에 관한 사항은 3-1-6 “교통정보” 및 3-7-5 “정밀접근 보호구역”에 적절히 명시되어 있다.

관제용어 : PROCEED AS REQUESTED ; 그리고 필요한 경우 (추가 지시 또는 정보).

주기 : 대기선/신호등에 대한 설정은 공항운영자의 책임이다. 공항운영자는 적절한 대기선/신호 또는 지정된 지점에 항공기, 차량 또는 장비가 올바르게 위치하게 할 책임이 있다. 여기에 대한 설정기준은 3-1-12 “활주로 육안 탐색”에 유효 적절하게 명시되어 있다.

참고 : 3-7-4 활주로 근접 대기

3-8-2 Touch-And-Go, Stop-And-Go, 또는 Low Approach

3-10-10 LOW APPROACH 고도제한

AC 150/5300-13 Airport Design

AC 150/5640-1G Standards for Airport Markings.

14 CFR Section 91.129 Operations in Class D Airspace

AIM 2-2-3 장애물등화

용어의 정의 - Runway In Use/Active Runway/Duty Runway

3-1-6 교통 정보(Traffic Information)

가. 항공기 이동지역 내 또는 그 부근에 있는 차량, 장비 또는 인원 에 관한 정보를 제공할 때에는 조종사가 이를 쉽게 이해할 수 있도록 표현하여야 한다.

예 : “Mower left of runway two seven.”

“Trucks crossing approach end of runway two five.”

“Workman on taxiway bravo.”

“Aircraft left of runway one eight.”

나. 제공하는 교통정보는 “TO YOUR RIGHT” 또는 “AHEAD OF YOU” 와 같이 상대적인 위치개념으로 이해하기 쉬운 방법으로 표현한다.

예 : “Traffic, U.S. air MD-eighty on Downwind Leg to your left.”

“Asiana Fourteen Twenty four Inbound from Outer Marker on straight-in approach to Runway 24.”

다. 관제탑 레이더전시기를 사용할 경우, 2-1-21 “교통조언” 에 의거 표준 레이더 관제용어를 사용하여 교통조언을 한다.

참고 : 3-10-10 LOW APPROACH 고도제한

3-1-7 위치 확인(Position Determination)

관제사는 지상 활주 또는 이륙허가를 발부하기 전에 항공기의 위치를 확인하여야 한다.

주기 : 항공기의 위치는 관제사 및 조종사의 육안 관측 또는 ASDE(공항지상감시 레이더)를 사용하여 확인할 수 있다.

3-1-8 저고도 Windshear 조언(Low Level Windshear Advisories)

가. 저고도 Windshear 정보가 조종사 또는 저고도 Windshear 조언 장치(LLWAS)에 의하여 인지되었을 때, 관제사는 당해 정보가 ATIS로 방송되고 조종사에 의한 관련 ATIS 코드 수신여부 확인시까지, 도착 및 출발항공기에게 관련 정보를 알려야 한다. 저고도 Windshear에 관한 ATIS는 최종보고 또는 Windshear 징후가 있는 시간으로부터 20분간 지속적으로 방송하여야 한다.

참고 : 2-6-3 조종사 기상보고

2-9-3 포함 내용

3-10-1 도착정보

관제용어 : LOW LEVEL WINDSHEAR ADVISORIES IN EFFECT.

나. ATIS가 없는 시설에서는 최종보고 또는 저고도 WINDSHEAR 징후가 있는 시간으로부터 20분간 지속적으로 도착·출발항공기에게 저고도 Windshear 조언을 방송하여야 한다.

1) 저고도 WINDSHEAR 경보시스템(LLWAS)을 갖춘 공항의 국지관제사는 풍향·풍속 정보를 다음과 같이 발부하여야 한다.

주기 : 저고도 Windshear 경보시스템(LLWAS)은 공항주변 저고도 Windshear 상태를 측정할 수 있으나, 범위를 벗어난 지역에는 측정할 수 없다.

참고 : FAAO 7210.3 10-3-3 Low Level Wind Shear/Microburst Detection System

가) 경고 접수 시, 공항의 풍향·풍속 및 시현된 공항주변지역의 풍향·풍속을 발부한다.

관제용어 : WINDSHEAR ALERT. AIRPORT WIND (방향) AT (velocity).(location of sensor) BOUNDARY WIND (방향) AT (velocity).

나) 다수의(multiple) 경보가 접수된 경우, LLW가 둘/수개/모든 부분에서 발생하고 있음을 조언하고, 3-9-1 “출발정보” 에 의하여 공항의 바람정보를 통보하고 운항하는 항공기에 가장 근접한 공항 주변지역의 바람정보를 알려

준다.

관제용어 : WIND SHEAR ALERT TWO/ SEVERAL/ALL QUADRANTS.
AIRPORT WIND (방향) AT (velocity). (location of sensor)
BOUNDARY WIND (방향) AT (velocity).

다) LLWAS 경보가 없는 경우에도 조종사 요구 시, 공항주변 특정지역 풍향·풍속정보를 통보한다.

주기 : 풍향·풍속 정보 제공기준은 3-9-1 “출발정보” 및 3-10-1 “도착정보”에 적절히 명시되어 있다.

2) 터미널(Terminal) 도플러 기상레이더(TDWR)와 통합된 “LLWAS(network expansion)” (LLWAS NE)” 및 LLWAS “재배치(relocation) / 유지(sustainment)”, (LLWASRS)는 Microburst 경보, Windshear 경보와 활주로 끝(threshold or departure end of a runway) 바람정보를 전시할 수 있다. TDWR과 WSP는 Windshear 및 Microburst를 탐지할 수 있도록 설계되었다. 관제사는 ribbon display를 참조함으로써, 애로사항 없이 시험된 경보를 인지할 수 있다.

가) 사용 중인 활주로의 Microburst 및 Windshear 경보가 접수되면 도착 및 출발하는 항공기에게 ribbon display상에 전시된 경보정보를 알려준다.

관제용어 : (runway) (arrival/departure) WIND SHEAR / MICROBURSTALERT, (windspeed) KNOT GAIN/LOSS, (위치).

예 : “17A MBA 40K-3MF.”

관제용어 : RUNWAY 17 ARRIVAL MICROBURST ALERT 40KNOT LOSS 3MILE FINAL.

예 : “17D WSA 25K+ 2MD.”

관제용어 : RUNWAY 17 DEPARTURE WIND SHEAR ALERT 25KNOT GAIN 2MILE DEPARTURE.

나) 조종사의 요구 또는 관제사가 적절한 것으로 판단시, 활주로 끝(threshold or departure end of the runway)의 전시된 바람정보를 알려준다.

관제용어 : (runway) DEPARTURE/THRESHOLD WIND (방향) AT (velocity).

다) 불안정적인 시스템으로부터 경보가 발생하거나 시스템이 Windshear 및 Microburst를 구분하지 못하는 경우, “possible wind shear outside of the system network” 경고메시지가 전시될 것이다.

관제용어 : (appropriate wind or alert information) POSSIBLE WIND SHEAR OUTSIDE THE NETWORK.

라) 불안정적인 환경으로 인하여 다중 경보가 발생하는 경우, 특정한 경보 또는 바람정보를 포함한 다중 Windshaer/Microburst 조연을 발부하여야 한다.

관제용어 : MULTIPLE WIND SHEAR/MICROBURST ALERTS (specific alert or wind information).

마) Microburst가 탐지될 때, “Microburst advisories in effect” 내용을 포함하여, Microburst 경보 후, 적어도 20분 간 ATIS를 이용하여 방송한다.

3-1-9 관제탑 레이더전시기의 이용(Use Of Tower Radar Displays)

가. 공식 인가되지 않은 관제탑 레이더전시기는 시각적으로 항공기의 위치를 탐색하거나 또는 알려진 지리학적 위치에 대한 공간적 관계의 결정을 보조하기 위한 도구로서 사용하여야 한다. 공식 인가되지 않은 관제탑 레이더전시기를 이용하여 레이더 업무 및 교통조언을 제공하여서는 안 된다. 일반적인 정보는 “to your right” (오른쪽으로) 또는 “ahead of you” (전방에)와 같이 손쉽게 이해할 수 있는 방법으로 제공한다.

예 : “Follow the aircraft ahead of you passing the river at the stacks.”
“King Air passing left to right.”

참고 : *FAAO 7210.3 10-5-3 Functional Use of Tower Radar Displays*

나. 국지관제사는 공식 인가된 관제탑 레이더전시기를 다음과 같은 목적으로 사용할 수 있다.

1) 항공기의 식별, 정확한 위치 확인 또는 다른 항공기에 대한 공간적 관계의 결정

주기 : 이 기준은 시계(Visual) 분리 절차로 변경시킬 수 없으며, 시계(Visual) 분리 적용 시는 7-2-1 “시계(Visual)” 분리를 적용한다.

참고 : 5-3-2 일차레이더 식별방법

5-3-3 비컨 식별방법

5-3-4 터미널(Terminal)자동식별시스템

2) 레이더 교통정보조언 제공

3) 레이더식별 수단 또는 항행안전시설 조연장비로서 시계비행(VFR) 항공기를 위한 방향 또는 권고 기수방향 제공

관제용어 : (항공기 호출부호), PROCEED (방향)-BOUND, (필요시, 대체 지시 또는 정보),
또는
(항공기 호출부호), SUGGESTED HEADING (각도), (필요시, 대체 지시).

주기 : 제공되는 방향(Direction) 또는 기수방향(heading)은 성격상 순수한 권고 및 조언이라는 사실을 조종사가 인식하는 것이 중요하다. 이것은 조종사가 실제로 제공되지 않는 레이더유도(또는 다른 관련된 레이더 업무)를 제공 받고 있는 것으로 간주하게 되는 무의식적인 오인을 방지하기 위한 것이다.

4) 관제탑 책임구역인 공항교통구역(surface area) 내에서 운항하는 항공기에 대한 정보 제공 및 지시 발부

예 : “TURN BASE LEG NOW.”

주기 : 별도로 인가되지 않는 한, 관제탑 레이더전시기는 활주로 상 또는 공항교통구역(surface area)내에서 운항하는 항공기에 대한 국지관제사들이 책임을 다할 수 있도록 국지관제사를 보조하기 위한 것이다. 국지관제사는 이상적인 위치에 설치된 관제탑 레이더전시기로부터 레이더 자료를 이용할 때를 제외하고 관제탑 레이더전시기는 조종사에게 레이더업무를 제공하기 위한 것은 아니다. 따라서 접근관제기능이 없는

접근관제탑(non-approach control tower)의 국지관제사는 활주로와 국지지역을 시각적으로 탐색하기 위하여 그들 시간의 대부분을 할애하여야 한다. 레이더식별의 지속적인 유지는 국지관제사를 혼란하게 할 뿐만 아니라 비능률적인 요구조건이다. 그러므로 5-3-1 “적용”에 의한 요건 충족이 필요치 않으므로, 위에서 명시한 레이더의 기능은 레이더 업무로 간주되지 않으며, 따라서, 조종사에게 “Radar Contact”을 통보할 필요가 없다.

다. 절차가 적절한 관리자 수준에서 검토되고 인가되었다면 부가적인 기능을 수행할 수 있다.

참고 : 5-5-4 최저치

3-1-10 관측된 비정상 상태(Observed Abnormalities)

조종사가 요구하거나 또는 관제사가 필요하다고 판단되는 경우, 관측된 항공기의 비정상 상태를 항공기에게 알려야 한다.

관제용어 : (item) APPEAR/S (관측된 상태).

예 : “Landing gear appears up (또는 down).”

“Landing gear appears down and in place.”

“Rear baggage door appears open.”

“Right (또는 left 또는 nose) wheel appears up (또는 down).”

“Wheel appears up.”

“Right (또는 left 또는 nose) wheel does not appear up (또는 down).”

3-1-11 공항교통구역 제한사항(Surface Area Restrictions)

가. 교통상황이 허락할 때, C등급 또는 D등급 구역의 공항교통구역(surface area)을 통과하거나 동 구역의 제한속도를 초과하고자 하는 조종사의 요구를 허가하여야 한다. 그러나 조종사가 보다 빠른 최저속도가 요구된다고 통보하지 않았다면 250노트(288mph)를 초과하는 속도를 허가하여서는 안 된다.

주기 : 1. 정상적인 군 작전절차 상 필요시 또는 항공기 비행교범에 추천되었거나 요구되어질 때는 250노트(288mph) 속도 초과를 허가할 수 있다.

2. “가” 항의 “제한속도”란 항공법 시행규칙 제181조에 명시된 “항공기는 C 등급구역 또는 D 등급구역내의 공항으로부터 반경 7.4 킬로미터(4마일)내의 지표면으로부터 750미터(2천500피트)의 고도에서는 지시대기속도 200노트 미만으로 비행하여야 한다. 다만, 항공교통 관제기관의 승인을 얻은 경우에는 그러하지 아니하다.”를 의미한다.

참고 : 2-1-16 공항교통구역

항공법 시행규칙 제181조 진로와 속도의 유지

나. B, C, D 등급 구역의 공항교통구역(surface area) 내에서 비행성능 상 필요치 않은 비정상적인 기동을 조종사에게 요구하거나 조종사의 요구를 허가하여서는 안 된다.

예외 : 합의서에 의거한 운항 또는 항공교통의 안전에 영향이 없고 다른 사용자에게 대한 업무의 질적 감소를 초래하지 않는 범위 내에서 조종사의 곡기비행 연습 요구를 허가할 수 있다.

참고 : FAAO 7210.3 5-4-7 곡기비행 연습 구역

주기 : 이러한 비정상적인 기동에는 불필요한 low passes, 비 계획된 행사비행 (fly by), 설정된 최저치 이하 고도까지의 연습계기접근(착륙 또는 touch and go가 이루어지지 않는다면) 또는 “buzz jobs” 이라 불리는 모험 (thrill) 목적의 고속비행 또는 저공비행 등이 포함되어 있다. 이러한 기동은 인명과 재산을 위태롭게 하며, 소음공해의 원인이 된다.

3-1-12 활주로 육안 탐색(Visually Scanning Runways)

가. 국지관제사는 가능한 최대한으로 활주로를 육안으로 탐색하여야 한다.

나. 지상관제사는 특히 활주로가 다른 이동지역(movement area)과 매우 근접하여 있을 때, 활주로를 육안으로 관찰하여 국지관제사를 보조하여야 한다.

3-1-13 양방향 통신의 유지(Establishing Two-Way Communications)

조종사는 D등급 공역에 진입하기 전에 양방향 무선통신을 유지하여야 한다. 관제사가 조종사의 무선 호출에 대하여 “(항공기 호출부호) stand by” 응답시, 무선교신이 이루어진 것이며, 조종사는 D등급 공역에 진입할 수 있다. 업무부담 또는 교통상황으로 인해 D등급 업무를 즉시 제공할 수 없는 상황인 경우, 업무제공이 가능할 때까지 D등급 공역 밖에서 대기할 것을 조종사에게 통보한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) REMAIN OUTSIDE DELTA AIRSPACE AND
STANDBY.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

3-1-14 화산재 발생시 지상절차

(Ground Operations When Volcanic Ash Is Present)[적용 유보]

제 2 절 시각 신호 (VISUAL SIGNALS)

3-2-1 빛총 신호(Light Signals)

무선 교신이 이루어지지 않을 때에 항공기 또는 차량의 이동, 장비 및 이동지역의 인원을 통제하기 위하여 표 3-2-1의 규정에 의한 ATC 빛총 신호(light signals)를 이용한다.

표 3-2-1 ATC 빛총 신호(Light Signals)

신호의 색깔과 형태	의 미		
	지상 항공기	비행중인 항공기	차량, 장비 및 인원의 이동
연속 녹색등 (STEADY GREEN)	이륙을 허가한다	착륙을 허가한다	횡단, 진행, 전진을 허가한다
점멸 녹색등 (FLASHING GREEN)	지상활주를 허가한다	착륙을 위하여 귀환하라. (적당한 시간에 연속 녹색신호가 뒤따른다)	적용 안됨
연속 적색등 (STEADY RED)	정지하라	다른 항공기에게 진로를 양보하고 계속 선회하라	정지하라
점멸 적색등 (FLASHING RED)	사용중인 착륙지역 또는 활주로로부터 이탈하라	공항이 불안전하다 - 착륙하지 말라	활주로 또는 유도로부터 이탈하라
점멸 백색등 (FLASHING WHITE)	공항의 출발지점으로 귀환하라	적용 안됨	공항의 출발지점으로 귀환하라
교차되는 적색과 녹색등 : 일반적인 경고신호 - 최대의 주의를 요한다			

참고 : 3-10-10 LOW APPROACH 고도제한

FAAO 7210.3 4-3-1 합의서

항공법 시행규칙 제208조 무선통신두절시의 연락방법

3-2-2 경고 신호(Warning Signal)

다음의 경우, 항공기 또는 차량 운행자에게 적절한 일반 경고신호인 적색 및 녹색 교차를 직접 발부한다.

주기 : 경고신호는 금지신호가 아니며, 상황이 허락하면 또 다른 후속 빛총 신호를 발부할 수 있다.

가. 항공기가 수렴접근(converging)하여 충돌위험이 있을 때

나. 조종사가 인지하지 못할 기계적인 고장이 있다고 판단될 때

다. 조종사 또는 차량 운행자의 집중 경계가 요구되는 기타 다른 장애요소가 있을 때
(장애물, 비행장 표면의 연약지반, 활주로상의 얼음 등)

3-2-3 수신만 가능한 항공기의 인지(Receive-Only Acknowledgment)

수신만 가능한 항공기에게 관제사의 지시에 대한 응답으로 항공기에게 다음과 같이 답할 것을 요구하여야 한다.

가. 고정익 항공기

1) 주간

가) 지상 운행 중에는 보조익 또는 방향타를 움직인다.

나) 비행 중에는 날개를 좌우로 흔든다.

2) 야간 : 항행등 또는 착륙등을 깜박인다.

나. 헬리콥터

1) 주간

가) Hovering 하는 동안에는 헬리콥터 방향을 관제시설로 향하도록 하고 착륙등을 깜박이거나, Tip Path Plane을 흔든다.

나) 비행중에는 착륙등을 깜박이거나 Tip Path Plane을 흔든다.

2) 야간 : 착륙등 또는 탐색등을 깜박인다.

다. 수신만 가능한 항공기에게 시각적인 방법으로 응답을 요구할 때

관제용어 : ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or Rudder).

ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS.

ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.2 Acknowledgement By Visual Means

제 3 절 공항 상태(AIRPORT CONDITIONS)

3-3-1 착륙지역 상태(Landing Area Condition)

착륙지역의 안전에 영향을 미칠 어떠한 상태에 관하여 관제사가 직접 목격했거나 통보를 받은 경우, 다음과 같이 처리한다.

주기 1 : 공항관리사무소 또는 군기지의 기지운항중대장은 착륙지역의 상태점검 및 보고의 책임이 있다.

주기 2 : 공항상태와 관련된 최신정보를 관제탑에 통보할 책임은 공항을 관리하는 기구에 있다.

주기 3 : 활주로 상에서 고장으로 기동할 수 없는 항공기는 탑승자가 모두 내린 후, 건설장비 등 다른 장애물과 같은 방법으로 공항운영자나 기지운항중대장이 처리한다.

가. 그 정보를 해당 공항운영자 또는 기지운항중대장에게 통보한다.

나. 접수된 정보 및 통보자의 이름을 기록한다.

다. 이 기능이 군기지운항실의 업무가 아니라면, 인가된 공항운영자 또는 건교부 항공 안전본부 종사자 이외의 출처로부터 접수된 정보는 반드시 확인을 하여야 한다.

라. 관제사가 공항운영자와 정보교환이 불가능할 경우, 불안정한 상태를 공고하는 항공 고시보(NOTAM) 조치를 취하고, 관리자 또는 운영자에게 가능한 신속히 통보 한다
예 : “Disabled aircraft on runway.”

주기 1 : 공항운영자나 군 기지운항중대장만이 합법적으로 활주로를 폐쇄할 수 있다.

주기 2 : 군관제사에게는 활주로 폐쇄에 관한 노탐 발송이 인가되지 않으며, 이 노탐 발송의 책임은 군 기지운항중대장에게 있다.

마. 활주로 표면상태를 항공기에게 통보할 때는 강수의 누적량을 포함하여 공항 운영자가 보고한 사실에 의거한 정보만을 전달한다.

예 : “All runways covered by compacted snow six inches deep.”

참고 : 4-7-12 공항상태

3-3-2 폐쇄/불안정한 활주로 정보(Closed / Unsafe Runway Information)

폐쇄 또는 안전하지 않은 활주로에 이·착륙 또는 TOUCH & Go 등을 요구하는 조종사에게 활주로 폐쇄 또는 불안정한 활주로에 대한 정보를 통보하여야 한다.

가. 조종사가 계속 요구할 경우, 해당 활주로에 적용되는 항공고시보(NOTAM)의 해당 부분을 읽어 주고 허가가 발부될 수 없음을 통보하여야 한다.

나. 위 “가” 의 조치에도 불구하고 조종사가 계속 요구하고, 관제사가 다른 항공기의 비행에 영향을 미치지 않는다고 판단되는 경우, 조종사 요구를 허가하고, 당해 비행에 대한 책임이 조종사에게 있음을 알려야 한다.

관제용어 : RUNWAY (번호) CLOSED/UNSAFE.

필요시, (항공고시보 정보 인용),

UNABLE TO ISSUE DEPARTURE/LANDING/TOUCH-AND-GO
CLEARANCE.

DEPARTURE/LANDING/TOUCH-AND-GO WILL BE AT YOUR
OWN RISK.

다. 4-8-7 “측면이동접근”에 의거 허가하는 경우를 제외하고 각 평행활주로에 별도의 ILS를 설치·운영중인 공항에서 한 활주로는 폐쇄된 때, 당해 공항의 효율적인 운영에 악영향을 미치지 않는 한, 폐쇄 활주로의 ILS를 접근용으로 사용하여서는 안 된다.

참고 : 3-10-5 착륙허가

4-7-12 공항상태

3-3-3 적시 정보(Timely Information)

항공기의 안전운행에 필요한 공항상태의 정보는 조종사가 당해 정보를 활용할 수 있도록 적시에 발부하여야 하며, 필요에 따라 다음 사항을 포함하여야 한다.

가. 이동지역 내 또는 인접지역의 건설공사

나. 이동지역 내의 거친 표면

다. 얼음, 눈, 녹은 눈 또는 물로 야기된 활주로 제동상태

라. 제설구역의 범위 및 구역의 가장자리에 쌓인 눈더미 또는 눈보라(snow drift)

마. 이동지역 내에 주기된 항공기

바. 공항 등 시설의 전반적인 또는 부분적인 비정상 운용

사. 공항교통구역(airport surface area)의 화산재상태(젖거나 건조한 상태)

아. 기타 공항상태

참고 : 4-7-12 공항상태

2-1-9 필수 비행정보 보고

3-10-10 LOW APPROACH 고도 제한

관제용어 : LANDING SURFACE (활주로 상태).

CAUTION CONSTRUCTION WORK (위치).

CAUTION (특정 이유) RIGHT/LEFT/BOTH SIDES OF RUNWAY (활주로 번호).

CAUTION WORK IN PROGRESS(또는 OBSTRUCTION) (위치에 관한 조언).

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.1.9 공항정보

3-3-4 제동 상태(Braking Action)

조종사나 공항운영자로부터 접수한 활주로 제동상태의 강도를 다음과 같이 모든 항공기에게 통보한다.

가. 활주로 제동상태의 강도는 “GOOD”, “FAIR(또는 MEDIUM)”, “POOR”, “NIL” 또는 이들 단어의 복합어로 표현한다. 조종사 또는 공항운영자가 기타의 용어로서 제동상태를 통보할 경우에는 위의 용어로 분류하여 통보할 것을 요구하여야 한다.

주기 : “NIL”은 불량 또는 무제동 상태를 표시할 때 사용한다.

관제용어 : BRAKING ACTION GOOD /MEDIUM TO GOOD.

또는

MEDIUM,

또는

MEDIUM TO POOR,

또는

POOR

또는

UNRELIABLE

[또는 (장비 및 측정수치)];

BRAKING ACTION REPORTED BY (항공기 기종) AT (시간)
GOOD/MEDIUM/POOR.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.1.9 공항정보

나. 제동상태를 보고한 항공기 또는 차량의 종류를 명시한다.

예 : “Braking action fair to poor, reported by a heavy DC-ten.”

“Braking action poor, reported by a Boeing seven twenty-seven.”

다. 제동상태 보고가 활주로의 한 부분에 대하여만 접수되었을 때는 조종사가 이해하기 용이한 용어로 통보할 수 있도록 조종사와 공항운영자로부터 충분한 정보를 입수 하여야한다.

예 : “Braking action poor first half of runway, reported by a MD eleven.” ,

“Braking action poor beyond the intersection of runway two seven, reported by a boeing seven thirty-seven.”

주기 : 소방대 반대쪽 또는 유도로 남쪽 등과 같은 지형지물과 관련된 위치 표현 보다는 용어 “First/Last/Half Of The Runway” 를 사용하여야 한다. 착륙 활주로와 관계없는 지형지물은 악시정시, 야간 또는 조종사가 항공기 착륙을 위하여 정신을 집중하고 있을 때는 구별이 곤란하기 때문이다.

라. 공항운영자로부터 접수한 활주로 마찰계수 측정치는 항공기에게 다음과 같이 통보한다.

1) MU-Meter, SFT(SAAB Friction Tester) 및 Skiddometer 등의 마찰측정 장비가 사용되는 곳에서는 ATIS 방송을 통하여 공항운영자로부터 접수한 정보를 통보한다. 통보요령은 사용활주로를 먼저 말하고, 3개의 활주로 구역에 대한 개별적인 MU 숫자를 읽은 다음, 보고시간 및 활주로 마찰 원인을 통보 한다.

예 : “Runway Two Seven, Mu Forty-Two, Forty-One, Twenty-Eight At One Zero One Eight Zulu, ICE.”

2) 활주로 표면상태 또는 활주로 상태 수치(RCR) 측정이 가능한 경우, 공군 군용항공기에게 이를 통보하고, 기타 항공기에게는 조종사 요구시, 통보한다.

예 : “Ice on runway, RCR zero five, patchy.”

주기 1 : 공군은 물, 진눈깨비, 눈 또는 얼음으로 인한 활주로의 평균감속 측정을 위한 RCR 절차를 수립하고 있다. RCR의 사용은 조종사가 해당 특정 항공기에 적용할 수 있는 “속도제어표(stopping capability chart)” 를 갖고 있음으로서 가능할 수 있다.

참고 : 4-7-12 공항상태

3-3-5 활주로 제동상태 조언

3-3-5 활주로 제동상태 조언(Braking Action Advisories)

가. 공항운영자 또는 조종사로부터 접수한 활주로 제동상태보고가 “POOR” 또는 “NIL” 이거나 기상이 활주로 상태를 악화시키거나 급격한 변화 발생이 예상될 때, ATIS를 이용하여 “Braking Action Advisories Are In Effect” 를 방송한다.

참고 : *FAAO 7210.3 10-4-1 공항정보자동방송업무*

나. 제동상태 조언이 유효한 동안에는 다음과 같은 조치를 취한다.

- 1) 모든 입·출항 항공기에게 각 사용활주로의 최신 제동상태 보고를 신속히 통보한다. 입·출항하는 항공기가 대형 제트항공기일 경우, 가능한 대형 제트 항공기로부터 접수한 제동상태를 통보한다.
- 2) 사용예정인 활주로에 대한 제동상태 보고가 없는 경우, 그 상황을 조언한다.
관제용어 : NO BRAKING ACTION REPORT RECEIVED FOR RUNWAY (활주로 번호).

- 3) 공항운영자에게 활주로 제동상태가 “Poor” 또는 “Nil” 보고를 접수했음을 통보한다.

참고 : *FAAO 7210.3 4-3-1 합의서*

- 4) 활주로 제동상태에 대한 조종사의 보고를 요청한다.

참고 : *2-6-3 조종사 기상보고*

다. 공항운영자로부터 접수한 활주로 마찰계수 측정치를 ATIS에 포함한다. 조종사 요구시, 3-3-4 “제동상태” 에 의거한 정보를 통보한다.

참고 : *2-9-3 포함내용*

3-9-1 출발정보

3-10-1 도착정보

4-7-12 공항상태

3-3-6 활주로 초과저지장치 운영(Arresting System Operation)

가. 항공교통관제기관이 원격 조정하는 정상적으로 운용되고 있는 활주로 초과저지 장치는 접혀지거나 내려진 상태이어야 한다.

주기 : 초과 저지망 또는 케이블을 작동시키는 것은 이륙활주로 종단(departure end of the runway)의 것을 의미한다. 접근활주로 시단(approach end of the runway)의 장치를 올리거나 할 때는 조종사 또는 군 기관이 별도로 요청하여야 한다.

참고 : *FAAO 7610.4 9장 3절 9-3-1~9-3-8 Aircraft Arresting System, Single Frequency Approach(SFA), Simulated Flameout(SFO), Celestial Navigation (CELNAV) Training*

나. 다음의 경우, 초과저지장치를 작동시켜야 한다.

- 1) 조종사의 요구시

주기 : 조종사가 긴급히 초과저지장치의 작동을 요구할 때, 사용되는 표준 용어는 “BARRIER-BARRIER-BARRIER” 또는 “CABLE-CABLE-CABLE” 이다.

- 2) 군 기관, 즉 기지운항실장, 비행 감독관, 활주로 통제장교 등의 요구가 있을 때
 - 3) 통신이 두절되었거나 통신두절로 간주되는 군용 제트항공기의 착륙시 또는 항공기가 초과저지장치를 사용하는 것이 좋을 것으로 판단될 때(드래그 슈트, 유압 또는 전 기장치 고장 등), 초과저지장치를 사용할 수 없는 군항공기(C-9, C-141, C-5, T-39 등)는 예외이며, 이는 합의서 또는 기타 절차에 명시하여야 한다.
- 다. 결빙 기상상태 또는 기계장치의 고장으로 인하여 군기관이 요구시, 항공기에게 당해 사실을 통보한 경우, 초과저지장치를 올린 상태로 둘 수 있다.
- 관제용어 : YOUR DEPARTURE/LANDING WILL BE TOWARD/OVER A RAISED BARRIER /CABLE ON RUNWAY (번호), (적절한 경우, 위치, 거리).
- 라. 고무 입힌 케이블이 착륙활주로의 접근방향 끝에 설치되어 있을 경우, 활주로 끝으로부터 거리를 포함하여 민항공기와 육군항공기에게 통보하여야 하며, 항공 고시보/비행정보간행물에 공고된 경우, 생략할 수 있다.
- 예 : “Runway One Four Arresting Cable One Thousand Feet From Threshold.”
- 마. 초과저지장치 작동이 요구되었을 때, 조종사에게 초과저지장치의 상태를 알려 주어야 한다.
- 관제용어 : (항공기 호출부호), BARRIER/CABLE INDICATES UP/DOWN. CLEARED FOR TAKE OFF/TO LAND.
- 바. 조종사가 초과저지장치에 관한 정보 요구시, 시간이 허락하는 한 활주로에 설치된 모든 초과저지장치의 성능을 알려 주어야 한다.
- 사. 올려진 초과저지망/케이블에 항공기가 접촉한 경우, 지체없이 비상절차에 따라 조치하여야 한다.
- 아. 비상상황과 관련 없는 사전 계획된 훈련을 위하여는 지역별 군 운영절차에 의거하여 훈련 계획 이전에 모든 통보 조치가 이루어진 경우, 충돌 경보시스템을 작동시킬 필요가 없다.

참고 : 4-7-12 공항상태

3-3-7 원거리 원격 감시 장치[Far Field Monitor(FFM) Remote Status Unit]

가. 배경

- 1) CAT III 기상상태에서 운영능력을 갖춘 시설의 요구를 충족시키기 위하여 TYPE II 장비는 통합 LEVEL 3로 개선되고 있다. 이러한 통합단계는 활주로 접지점으로부터 고도의 신뢰성이 있는 ILS 위치를 제공한다.
- 2) TYPE II ILS 설비에 의한 CAT III 운영을 지원함에 있어서 국제적으로 합의된 통합신뢰도를 충족시키기 위하여 원격감시장치(FFM) 원격상태 감지기의 설치 필수적이다. TYPE II 장비와 연결되어 사용되는 원격상태감지기는 3번째 통합 검사 기능을 추가하고 있으며. 이것은 Level 3 서비스의 제공이 가능한 통합성을 갖춘 접근보조시설이 되는 것이다.
- 3) 관제탑에 설치된 원격상태감지기는 로컬라이저가 허용기준을 벗어났음을 즉시 알려주게 된다. FFM 원격 상태 감지기의 경보장치는 로컬라이저 신호가 고장이 났거나 허용기준을 벗어나게 되면 이를 알려주게 된다. 예를 들면 장비의 고장으로 진로가 이동되었거나 보호구역으로 차량이나 항공기가 진입하는 경우이다.

나. 절차

- 1) 원격감시장치(FFM) 원격감지기는 일반적인 기상상태를 근거하며 CAT I ILS 최저치 미만의 기상상태에서 운영하여야 한다.
- 2) CAT I 운영 기상최저치 미만인 경우, 원격감시장치(FFM) 원격감지기는 다음의 기상상태에서 운영한다.
 - 가) RVR 350미터(1,200피트) 이상 - 700미터(2,400피트) 미만 CAT II
 - 나) RVR 350미터(1,200피트) 미만 CAT III
- 3) 로컬라이저 원격감시장치(FFM)의 원격감지기가 경보상태임을 알릴 때(미리 지정된 시간동안 비 정상적일 경우 청각적인 경고음) 다음과 같이 조치하여야 한다.
 - 가) 항공기가 중간마커(MM)로부터 바깥쪽에 위치하고 있을 때, 관제탑에서는 관측이 가능한 보호구역 침입을 확인하여야 한다. 이때 낮은 운고(ceiling) 및 악시정으로 인하여 보호구역 전체가 보이지 않을 수 있음을 고려하여야 한다. 이러한 확인은 오차 허용범위를 벗어나게 하는 원인이 될 수 있는 가능한 요소들을 정밀하게 찾아내기 위한 것이다. 항공기가 중간마커(MM) 도달 전에 경보상태가 해소되지 않는 경우, 로컬라이저가 원격감시장치(FFM)의 원격상태감지기상에 비 정상임을 지체 없이 조연하여야 한다.
 - 나) 항공기가 중간마커(MM)와 내측마커(IM) 사이에 있을 때, 로컬라이저가 원격감시장치(FFM)의 원격상태감지기상에 비 정상임을 지체없이 조연하여야 한다.

관제용어 : CAUTION, MONITOR INDICATES RUNWAY (번호)
LOCALIZER UNRELIABLE.
 - 다) 항공기가 이미 내측마커(IM)를 통과한 경우, 어떤 조연도 하지 않는다. 이 · 착륙 중인 항공기가 원격감시장치(FFM)와 로컬라이저 안테나 사이에 위치할 경우에 대비하여 오류경보의 영향을 약화시키기 위한 원격감시장치(FFM)의 필터(filter)를 이미 조정하였어도 경보가 발생할 수 있다.

참고 : 4-7-12 공항상태

제 4 절 공항등 운용(Airport Lighting)

3-4-1 비상시의 점등(Emergency Lighting)

비상이 발생하였거나 발생이 예측되는 경우에는 어느 때나 필요한 모든 공항등을 점등 운용하여야 한다.

참고 : 10-4-2 조명 요구

3-4-2 활주로종단식별등(REIL)

별도 스위치를 이용하여 점·소등이 가능한 경우에 활주로종단식별등은 다음과 같이 운용하여야 한다.

가. 관련 활주로등이 점등되어 있는 경우, 활주로종단식별등 소등시기는 다음과 같다.

- 1) 도착 항공기가 착륙 후.
- 2) 이륙 항공기가 착륙장주공역을 완전히 이탈 후.
- 3) 활주로종단 식별등이 조종사에게 더 이상 필요하지 않을 것으로 판단될 때.

나. 운영내규(국지절차)에 명시된 기준에 따라.

다. 조종사의 요구시.

라. “나” 및 “다”에 의한 경우를 제외하고는, 표 3-4-1에 의한 수치에 따라서 광도를 조절한다.

표 3-4-1 활주로종단식별등 광도 조절 - 3단계시스템

단계	시 정	
	주 간	야 간
3	2마일 미만	1마일 미만
2	2마일이상~ 5마일이하	1마일이상~ 3마일 미만
1	요구시	3마일 이상

3-4-3 진입각지시등(Precision Approach Path Indicator : PAPI)

원격 조절(점소등)이 가능한 진입각지시등(PAPI)은 표 3-4-1 및 표 3-4-2에 따라서 운용하여야 한다. 단, 다음의 경우에는 그러하지 아니 하다.

가. 운영내규(국지절차)에 명시된 기준에 따를 때.

나. 조종사의 요구에 따라 점등할 경우.

표 3-4-2 진입각지시등 광도 조절 - 2단계시스템

단 계	기간/조건
고광도 (HIGH)	주간 : 일출 - 일몰
저광도 (LOW)	야간 : 일몰 - 일출

표 3-4-3 진입각지시등 광도 조절 - 3단계시스템

단 계	기간/조건
고광도 (HIGH)	주간 : 일출 - 일몰
중광도 (MEDIUM)	황혼(TWILIGHT) : · 일몰 - 일몰 30분 후까지 · 일출 30분 전부터 - 일출
저광도 (LOW)	야간 : 일몰 - 일출

참고 : FAAO 7210.3 10-6-5 VASI Systems

FAAO 6850.2 Visual Guidance Lighting Systems

3-4-4 진입등(Approach Lights)

진입등(ALS)은 다음과 같이 운용한다.

가. 다음의 경우 일몰시부터 일출시까지:

- 1) 진입등이 착륙 활주로 방향에 설치되어 있거나,
- 2) 항공기가 진입등시스템이 설치된 방향으로 접근 후, 다른 방향의 활주로로 착륙할 때.

나. 운고(ceiling)가 1,000피트 미만이거나 우시정이 5마일 이하이고, 다음 중 하나의 조건이 충족될 때, 일출시부터 일몰시까지:

- 1) 진입등이 착륙 활주로 방향에 설치되어 있을 때.
- 2) 항공기가 진입등이 설치된 방향으로 접근 후, 다른 방향의 활주로 상으로 착륙할 때.
- 3) 공향으로 접근 후, 진입등이 있는 활주로로 착륙할 때.

다. 조종사 요구시.

라. 관제사가 필요하다고 판단할 때, 단 조종사가 반대하는 경우는 제외된다.

주기 : 에너지 절약을 위하여 항공기 운항에 필요하지 않을 때는 소등하여야 한다.

참고 : 3-4-5 진입등 광도 조절

3-4-5 진입등 광도 조절(ALS Intensity Settings)

진입등은 표 3-4-4에 의거 운용하되, 다음 경우를 제외하고 표 3-4-4에 의거하여 광도 조절하여야 한다.

가. 지역의 기압, 지형과 황혼의 조건에 따라 광도조절에 관한 사항을 별도 운영내규 (국지절차)에 정한 바에 따를 때.

나. 조종사 요구시.

다. 관제사가 필요하다고 판단할 때, 단 조종사가 반대하는 경우는 제외된다.

표 3-4-4 진입등시스템 광도

단 계	시 정 (활주로에 등화시설이 운영되는 경우)	
	주 간	야 간
5	1 마일 미만*	요구시
4	1 마일 이상 3 마일 미만	요구시
3	3 마일 이상 5 마일 미만	1 마일 미만*
2	5 마일 이상 7 마일 미만	1 마일 이상 3 마일 이하
1	요구시	3 마일 초과시
* 또는 진입등과 RVR이 적용되는 활주로상의 RVR이 6,000피트 이하인 경우		

주기 : 주간의 2단계 및 3단계 광도는 “나” 및 “다”의 조건에 따라 적절히 조절할 수 있는 광도이며, 야간에는 조종사가 요구하는 경우에 한해 4단계 또는 5단계를 적용한다.

3-4-6 연속 섬광등(Sequenced Flashing Light)

연속 섬광등은 다음과 같이 운용하여야 한다.

주기 : 연속 섬광등은 진입등의 일부분이며, 진입등을 소등한 상태에서는 점등할 수 없다.

가. 시정이 3마일 미만이고, 진입등이 있는 활주로로 계기비행 접근을 할 때.

나. 조종사 요구시.

다. 관제사가 필요하다고 판단할 때, 단 조종사의 요구에 상반되지 않아야 한다.

3-4-7 중광도 진입등 / 전방향 진입등(MALSR/ODALS)

다음 경우를 제외하고, 원격 점·소등 및 강도조절 스위치를 갖추고 있는 중광도 진입등(MALSR) 및 전방향 진입등(ODALS)은 표 3-4-5 및 표 3-4-6에 따른다.

가. 지역의 기압, 지형과 황혼의 조건에 따라 광도조절에 관한 사항을 별도 운영내규(국지절차)에 명시될 때

나. 조종사 요구시

다. 관제사가 필요하다고 판단할 때, 단 조종사 요구에 상반되지 않아야 한다.

표 3-4-5 2단계 중광도진입등/1단계 활주로 정대지시등/2단계 전방향진입등

시 설		시 정 처	
		주 간	야 간
MALS/ODALS RAIL	고광도 점등	3마일 미만시	* 3마일 미만시
MALS/ODALS RAIL	저광도 소등	조종사 요구시	3마일 이상시

* 관제탑이 24시간 운용되지 않는 공항에서 관제탑 기능(등시설을 작동시키는)을 비행정보실(FIS)/기지운항중대에서 대행하지 않는 경우, 야간(관제탑 관제사 부재 시)에는 MALSR/ODALS는 저광도로 운영하여야 한다.

표 3-4-6 3단계 중광도진입등/3단계 활주로정대지시등/3단계 전방향진입등

단 계	시 정 치	
	주 간	야 간
3	2마일 미만	1마일 미만
2	2마일 이상 5마일 이하	1마일 이상 3마일 미만*
1	요구시	3마일 이상

* 관제탑이 24시간 운용되지 않는 공항에서 관제탑의 조명등 작동기능을 비행 정보실(FIS)/기지운항중대에서 대행할 수 없는 경우, 야간(관제탑에서 관제사가 부재 시)에 공지통신을 운영하여야 한다. 공지통신을 운영할 수 없는 경우, 야간(관제탑에 관제사 부재 시)에 MALSR/ ODALS는 광도 2로 운영하여야 한다.

참고 : FAAO 7210.3. 10-6-2 관제탑 폐쇄시 공항등 운용

3-4-8 A형 진입등(ALSF-2) / 간이 단축진입등(SSALR)

가. 우시정미 3/4마일 이하이거나 RVR이 4,000피트 이하인 경우에는 ALSF-2 시스템을 다음과 같이 운영한다.

1) 조종사 요구시

2) 관제사가 필요하다고 판단할 때, 단 조종사의 요구에 상반되지 않아야 한다.

나. “가”의 상황이 아닌 경우, SSALR 시스템을 운영한다.

3-4-9 활주로등(Runway Edge Lights)

사용활주로의 활주로등은 다음과 같이 운영한다.

가. 일몰에서 일출시까지 다음의 경우 점등한다.

1) 출발항공기 : 항공기가 활주로에 진입하기 전부터 이륙 후 B, C, D 등급 구역의 공항교통구역(surface area) 이탈시까지.

2) 도착항공기

가) 계기비행(IFR) 항공기가 최종접근을 시작하기 전.

나) 시계비행(VFR) 항공기가 B, C, D 등급 구역의 공항교통구역(surface area)에 진입 전.

다) 항공기가 착륙활주로에서 지상활주를 종료할 때까지.

나. 사용활주로의 지상시정미 2마일 미만일 때, 일출시부터 일몰시까지 “가” “1)” 및 “2)”를 적용하여 점등한다.

다. 당해 공항의 별도 운용지시에 의하여 활주로등의 점등이 요구될 때에 점등하여야 한다.

라. 다음의 경우, “가”, “나”, “다”의 기준에 관계없이 점·소등할 수 있다.

1) 관제사가 필요하다고 판단될 때.

2) 조종사 요구 및 기타 인지된 다른 항공기에게 악영향을 미치지 않을 것으로 판단될 때.

주기 : 조종사는 “가”, “나”, “다”의 기준에 관계없이 점·소등을 요구할 수 있다.

마. NOTAM으로 공고한 폐쇄활주로로 활주로등을 점등하여서는 안 된다.

주기 : 위 항은 이륙/착륙/접근하는 항공기에만 적용되며, 사용활주로에 영향을 미치지 않고 지상활주하는 항공기, 지상 차량, 정비 및 수리 등을 위하여 사용되는 활주로 부분의 점등을 제한하는 것은 아니다.

참고 : 3-4-14 진입등과 활주로등의 동시 운용

FAAO 7210.3. 10-6-3 Incompatible Light System Operation

FAAO 7210.3. 10-6-8 Runway Edge Lights Associated With Medium Approach Light System Runway Alignment Indicator Lights

3-4-10 고광도 활주로등(HIRL), 활주로 중앙선등(RCLS) 및 접지구역등(TDZL)

다음 경우를 제외하고, 고광도 활주로등(HIRL)과 병설된 활주로 중앙선등(RCLS) 및 접지구역등(TDZL)은 표 3-4-7의 기준에 따라 운용하여야 한다.

가. 광도조절에 관한 사항이 운영내규(국지절차)에 명시된 바에 따를 때

나. 조종사 요구시.

다. 관제사가 필요하다고 판단할 때 단, 조종사의 요구에 상반되지 않아야 한다.

표 3-4-7 고광도 활주로등, 활주로 중앙선등, 접지구역등 광도조절

단계 (STEP)	시 정 처 (VISIBILITY)	
	주간(DAY)	야간(NIGHT)
5	1마일 미만*	요구시
4	1마일 이상 2마일 미만*	1마일 미만*
3	2마일 이상 3마일 미만	1마일 이상 3마일 미만*
2	요구시	3마일 이상 5마일 이하
1	요구시	5마일보다 클 때
* 또는 RVR/RVV 적용이 가능함.		

3-4-11 중광도 진입등(MALS)과 병설된 고광도 활주로등(HIRL)

(HIRL Associated with MALS)

다음 경우를 제외하고는 중광도 진입등(MALS)과 병설 작동되는 고광도 활주로등(HIRL)의 조절은 표 3-4-8에 의거 운용하여야 한다.

가. 조종사 요구시.

나. 관제사가 필요하다고 판단할 때, 단 조종사의 요구에 상반되지 않아야 한다.

표 3-4-8 중광도 진입등과 병설된 고광도 활주로등

단계 (STEP)	시 정 처 (VISIBILITY)	
	주간(DAY)	야간(NIGHT)
5	1마일 미만	요구시
4	1마일 이상 2마일 미만	1마일 미만
3	2마일 이상 3마일 미만	1마일 이상 3마일 미만
2	요구시	3마일 이상 5마일 이하
1	요구시	5마일보다 클 때

주기 : 현 광도단계에서 낮은 광도단계로 변경 시, 먼저 광도를 의도하는 단계로부터 한 단계 낮춘 후, 의도하는 단계로 다시 올림으로서 중광도진입등(MALSRL)을 적절한 광도로 운용되도록 한다.

참고 : 3-4-13 중광도 활주로등

3-4-12 활주로그시거리(RVR)에 영향을 미치는 고광도 활주로등(HIRL)의 광도 변경(HIRL Changes affecting RVR)

활주로 가시거리에 영향을 미치는 고광도 활주로등 광도 변경시, 해당 접근 관제사 또는 PAR 관제사에게 가능한 한 사전에 당해 사실을 통보하여야 한다.

3-4-13 중광도 활주로등(MIRL)

다음 경우를 제외하고, 단독 중광도 활주로등 또는 중광도 진입등과 병설된 중광도 활주로등은 표 3-4-9에 의거 광도를 조절 운용하여야 한다.

가. 조종사 요구시.

나. 관제사가 필요하다고 판단할 때, 단, 조종사의 요구에 상반되지 않아야 한다.

표 3-4-9 중광도 활주로등 광도 조절표

단계 (STEP)	시 정 처 (VISIBILITY)	
	주간(DAY)	야간(NIGHT)
3	2마일 미만	1마일 미만
2	2마일 이상 3마일 이하	1마일 이상 3마일 이하
1	요구시	3마일보다 클 때

참고 : 3-4-11 중광도 진입등(MALSRL)과 병설된 고광도 활주로등(HIRL)

3-4-14 진입등과 활주로등의 동시 운용

(Simultaneous Approach And Runway Edge Light Operation)

진입등을 점등할 때에는 어느 때나 진입등이 있는 활주로등을 동시 운용하여야 한다. 복수활주로의 활주로등을 동시에 점등이 불가한 경우, 진입등시스템은 점등상태에서 항공기가 운항하는 활주로의 활주로등을 점등할 수 있다.

참고 : 3-4-9 활주로등

3-4-15 고속 유도로 이탈지시등(High Speed Turn Off Lights)

고속 유도로 이탈지시등은 다음과 같이 운용하여야 한다.

- 가. 착륙하는 항공기를 위하여 병설된 활주로등을 운용할 때, 어느 때나 도착 항공기가 유도도로로 진입하거나 활주로의 마지막 등을 통과할 때까지 점등한다.
- 나. 운영내규(국지절차)에 정한 바에 따라서 점등한다.
- 다. 조종사 요구시, 점등한다.

3-4-16 유도로등(Taxiway Lights)

다음의 경우를 제외하고 유도로 등을 표 3-4-10, 표 3-4-11 또는 표 3-4-12에 의거하여 운영한다.

- 가. 운영내규(국지절차)에 광도조절 및 운영시간이 명시되어 있을 경우
- 나. 조종사 요구 시.
- 다. 관제사가 필요하다고 판단한 경우. 단, 조종사의 요구에 상반되지 않아야 한다.

표 3-4-10 3단계 유도로등 운영

단계 (STEP)	시 정 치(VISIBILITY)	
	주간(DAY)	야간(NIGHT)
3	1마일 미만	요구시
2	요구시	1마일 미만
1	요구시	1마일 이상

표 3-4-11 5단계 유도로등 운영

단계 (STEP)	시 정 치 (VISIBILITY)	
	주간(DAY)	야간(NIGHT)
5	1마일 미만	요구시
4	요구시	1마일 미만
3	요구시	1마일 이상
1과2	요구시	요구시

표 3-4-12 1단계 유도로등 운영

주 간	야 간
1마일 미만	점등

참고 : AC 150/5340-24 Runway and Taxiway Edge Lighting System,
contains recommended brightness levels for
variable setting taxiway lights

3-4-17 장애물등(Obstruction Lights)

관제업무가 제공되는 경우, 일몰시부터 일출시까지 계속 점등하여야 한다.

3-4-18 비행장 등대 (Rotating Beacon)

관제업무 제공 중, 비행장등대는 다음과 같이 점등하여야 한다.

가. 일몰시부터 일출시까지.

나. 일출시부터 일몰시까지의 기간 중, 보고된 운고(ceiling) 또는 시정치가 시계비행
최저치 미만일 때.

제 5 절 활주로 선정 (Runway Selection)

3-5-1 활주로의 선정(Selection)

가. 활주로 선정절차가 별도로 수립되어 있는 경우를 제외하고 풍속이 5노트 이상일 때, 풍향과 가장 가까이 정대 되는 활주로를 선택하여 사용하고, 풍속이 5노트 미만일 때는 무풍활주로를 사용하여야 한다. 단, 다음의 경우에는 다른 활주로를 사용할 수 있다.

주기 1 : 조종사가 사용 중인 활주로와 상이한 활주로의 사용을 원하는 경우에는 항공교통관제기관에 별도로 요청하여야 한다.

주기 2 : 활주로 사용계획이 수립된 공항에서는 소음의 영향이 가장 적다고 판단 되는 활주로를 항공교통관제기관에서 배정하게 된다. 그러나 비행 안전상 배정 활주로보다 다른 활주로의 사용이 안전에 바람직하다고 판단될 경우, 조종사는 그 사항을 항공교통관제기관에 요구하게 되며, 관제사는 조종사의 의사를 존중하여 그 요구를 허가하되, 요구한 활주로는 소음 민감지역과 관련된다는 사실을 조언하여야 한다.

참고 : *FAAO 8400.9 National Safety And Operational Criteria For Runway Use Programs*

- 1) 운영상 이점이 있을 때.
- 2) 조종사 요구시.

나. 공고한 사용 활주로는 아닌 활주로에 항공기 운항시, 사용 활주로를 명시한다.

3-5-2 단거리 이·착륙 활주로(STOL Runways)

단거리 이·착륙 활주로는 다음과 같이 사용하여야 한다.

가. 단거리 이·착륙 활주로로 지정된 활주로는 조종사가 요구시 또는 항공기 운영자간 체결된 합의서에 의한 경우에만 허가할 수 있다.

나. 조종사 요구시, 단거리 이·착륙 활주로의 측정된 길이를 통보하여야 한다.

3-5-3 배풍요소(Tailwind Components)

활주로의 사용을 허가할 때 배풍요소가 있다면, 풍향풍속을 반드시 통보하여야 한다.

주기 : 풍속이 무풍상태일 때 “CALM” 으로 통보할 수 있다.

참고 : 2-6-5 무풍상태

제 6 절 공항지표 탐색절차(Airport Surface Detection Procedures)

3-6-1 장비의 이용(Equipment Usage)

가. 활주로 및 유도로 또는 이동지역의 다른 지역에서 항공기의 착륙 또는 출발 및 항공기 또는 차량 이동에 대한 시각관측을 증진시키기 위하여 공항지상감시레이더(ASDE)/공항이동지역안전시스템(AMASS)을 계속하여 운영한다.

나. 근무교대 브리핑(relief briefing)중 또는 관련 관제석에 대한 책임을 인수 후, ASDE/AMASS/ASDE-X의 운영상태를 가능한 조속히 확인하여야 한다.

주기 : 공항지상감시레이더(ASDE) 이용은 특정 비행장의 운영 조건 및 요구기준(즉, 시정상태, 교통량, 비행장상태)과 관련되어야 한다.

참고 : ICAO DOC 4444 8.10.2 Use of surface movement radar(SMR)

다. 활주로 및 유도로 또는 이동지역의 다른 지역의 항공기 및/또는 차량 이동에 대한 시각관측을 증진시키기 위하여 ASDE-X를 다음과 같이 사용한다.

- 1) 시정이 사용 중인 이동 지역 내의 가장 먼 지점까지의 거리 미만으로 악화되었을 때.
- 2) 관제사가 장비 사용이 관제업무 수행에 도움이 된다고 판단될 때.
- 3) ASDE-X는 시정에 관계없이 일몰에서 일출까지 계속 운영한다.

3-6-2 정보의 사용(Information Usage)

가. ASDE/AMASS/ASDE-X로부터 얻은 정보는 다음과 같은 목적으로 이용할 수 있다.

주기 : 항공기 및 차량의 레이더 위치표시는 기호화 또는 기호화되지 않은 형태로 전시될 수 있다. 레이더 표시가 전시 가능한 경우에는 수동 또는 자동화된 방법으로 항공기 및 차량의 식별을 제공하는 성능을 갖추어야 한다.

참고 : ICAO DOC 4444 8.10.2 Use of surface movement radar(SMR)

- 1) 항공기에 대한 관제지시와 허가를 명확히 하기 위하여.
- 2) 이동지역 내 차량에 대한 관제지시를 명확하게 하기 위하여.
참고 : FAAO 7210.3 3-7-2b2 레이더 이용
- 3) 이동지역을 사용하는 항공기와 차량의 위치를 확인하기 위하여.
- 4) 이동지역에서 항공기와 차량의 정확한 위치를 결정하거나 다른 항공기 및 차량과 관련하여 필요한 공간을 판단하기 위하여.
- 5) 유도로 및 활주로상의 항공기 및 차량의 관제지시 이행여부 감시하기 위하여.
- 6) 조종사가 보고한 위치를 확인하기 위하여.
- 7) 조종사 요구시 방향이 명시되는 지상활주 정보를 제공하기 위하여.
- 8) 이동지역 상 또는 주변의 필수 국지교통에 대한 정보 제공.
- 9) 비상 차량에 대한 지원 및 조언 제공.

참고 : ICAO DOC 4444 8.10.2.2.2

관제용어 : TURN (left/right) ON THE TAXIWAY/RUNWAY YOU ARE APPROACHING.

나. 비상사태가 발생하거나, 조종사와 상호 협의되지 않은 한, (정확한 기수방향을 지시해주는 것과 같은) 특정한 항법안내(Navigational Guidance)를 제공하여서는 안 된다.

주기 : 관제사가 발부한 허가한계점까지 유도로를 따라 육안으로 지상활주 하고, 지상활주 중에 이동지역 내의 주기된 항공기, 차량 또는 인원을 회피할 책임은 조종사에게 있다.

3-6-3 식별(Identification)

ASDE/AMASS/ASDE-X 전시기 상에 관측된 표적을 식별하려면, 다음 중 하나 또는 그 이상의 자료와 전시기상의 표적위치를 상호 연관시켜 식별하여야 한다.

가. 조종사 위치보고.

나. 관제사의 육안 관측.

다. 공항 감시레이더(ASR) 또는 관제탑 레이더전시기(BRITE/DBRITE)에서 관측 및 식별된 표적.

라. 관계 항공교통업무당국이 허가한 경우, 레이더 이양.

마. 관계 항공교통업무당국이 허가한 경우, 자동식별절차.

참고 : ICAO DOC 4444 8.10.2.3 항공기 식별

3-6-4 공항이동지역 안전시스템 경보조치(AMASS Alert Response)

공항이동지역안전시스템(AMASS)의 경보시, 관제사는 지체 없이 시각적으로 ASDE/AMASS 스코프에 나타난 상황을 판단하고 다음과 같이 적절한 조치를 취하여야 한다.

가. 도착항공기(착륙활주로 시단을 통과하기 전 까지)로 인하여 경보가 발생 되는 경우, 관제사는 복행지시를 발부하여야 한다(예외 : 편대비행 항공기가 활주로 종단을 통과할 때의 편대비행과 관련한 경보는 모든 다른 요소를 고려할 때, 수용할 만한 정도인 경우, 무시할 수 있다).

나. 기타 공항이동지역안전시스템(AMASS) 경보 시, 최적의 판단력과 현재 상황에 대한 평가를 근거로 허가 또는 지시를 발부하여야 한다.

제 7 절 활주 및 지상 이동절차 (Taxi and Ground Movement Procedure)

3-7-1 지상교통의 이동 허가(Ground Traffic Movement)

이동지역내 항공기, 차량, 장비, 인원 에 대한 이동을 허가 또는 불허 시 무선 또는 빛총 신호(light signals)를 이용하여 발부한다.

참고 : 항공법시행규칙 제208조 무선통신 두절시의 연락방법 등

가. 도착항공기가 활주로 상에서 이동 중에 있거나, 활주로 상으로 접근중이거나, 이륙 항공기가 이륙활주 중에 있을 때, “POSITION AND HOLD BEHIND LANDING TRAFFIC” 또는 “TAXI/PROCEED ACROSS RUNWAY 36 BEHIND DEPARTING/LANDING JETSTAR” 와 같은 조건부지시를 발부하여서는 아니 된다. 위 기준은 이동지역 내에서 항공교통관제허가 또는 지시에 의거 운항 중인 것으로 확인된 항공기를 뒤따르는 지시 및 당해 지시가 분명한 방법으로 발부되는 경우까지 금지시키는 것은 아니다.

나. 항공기 지상 활주, 장비, 차량, 인원의 이동에 관한 허가 발부 시 용어 “Cleared” 를 사용하여서는 안 된다. 이 경우, 항공기에게 발부 시 서두에 “Taxi”, “Proceed” 또는 “Hold” 를 사용하여야 하며, 차량, 장비, 인원 에 대하여는 서두에 용어 “Proceed” 또는 “Hold” 를 사용하여야 한다.

다. 중간이륙(Intersection Departure)은 관제사의 권고 또는 조종사의 요구시, 시도할 수 있다. 중간이륙에 대한 적절한 지침이 없는 경우, 중간이륙을 요구하는 조종사 및 모든 군 항공기에게 중간 이륙 지점에서 활주로 끝까지의 측정거리를 발부한다. 이때 발부되는 거리는 50 피트 단위로 버림하여 산출한다.

예 : 측정거리가 398 피트 일 때, 발부되는 거리는 350 피트이다.

주기 : 군용항공기가 일상적으로 중간이륙을 실시하고 관련 규정에 절차가 명시되어 있는 경우는 예외가 인정된다. 당해 항공기에 대한 관련 기관은 모든 조종사가 중간진입지점부터의 사용가능 활주로 길이를 포함한 동 절차를 숙지하도록 조치하여야 한다.

라. 항공기에게 진입 후 대기를 허가하거나 중간지점에서 이륙을 허가할 때, 중간이륙 활주로를 통보하여야 한다.

관제용어 : RUNWAY (활주로 번호) AT (유도로 명칭)(필요한 추가 지시),
RUNWAY (활주로 번호) AT (유도로 명칭), POSITION AND HOLD.
또는
LINE UP.
요구시 또는 필요시,
RUNWAY (활주로 번호) AT (유도로 명칭) INTERSECTION
DEPARTURE, (잔여 거리) FEET AVAILABLE.

마. 두 대이상의 항공기가 이륙 준비 완료 후 관제탑을 호출할 때(1기는 활주로 끝에서 이륙, 1기는 활주로 중간이륙), 활주로에 진입 후, 대기를 허가하거나

이륙을 허가하여야 할 경우, 활주로 전체길이(full-length)를 사용하는 항공기에게 전체길이(full-length)에 해당하는 위치를 발부하여야 한다.

관제용어 : RUNWAY(활주로 번호), FULL-LENGTH, POSITION AND HOLD.
또는

RUNWAY (활주로 번호) FULL-LENGTH, CLEARED FOR TAKEOFF.

예 : “Korean air Four Eighty Two, Runway Three Six full length, position and hold.”

“Cherokee Five Sierra Whiskey, Runway Two Five Right full length, cleared for takeoff.”

주기 : 관제사는 동일 활주로 상 중간지점에서의 이륙을 위하여 대기하는 항공기가 없는 경우, 활주로 전체길이를 사용하여 출발하는 항공기의 위치를 명시 할 필요는 없다.

참고 : 3-9-4 이륙위치에서의 대기

바. 주기장에서 견인차량에 의하여 항공기를 후진시킬 때는 다음과 같이 지시한다.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.4 Push-back Procedures.

관제용어 : (항공기 위치) REQUEST PUSH BACK …… 조종사 송신

PUSH BACK APPROVED

STAND BY PUSH BACK AT OWN DISCRETION

EXPECT (숫자) MINUTES DELAY DUE (reason).

3-7-2 지상활주 및 지상운행(Taxi and Ground Movement Operation)

지상운행에 대한 조언 또는 정보가 요구될 경우는, 다음 중 간결하고 명확한 용어를 적절하게 사용하여 이동지역 내에서 항공기 또는 차량이 운행할 경로를 통보한다. 항공기에게 지상활주 허가가 발부되었을 때는 그 항공기가 정확한 활주로 배정을 받았는지를 확인하여야 한다.

주기 1 : 활주로 배정과 함께 조종사의 지상 활주 지시 복창은 활주로 배정을 확인 하는 것으로 간주될 수 있다.

주기 2 : 이동지역 이외의 지역에 있는 항공기나 차량 이동에 대한 책임은 조종사, 항공기 운전자 또는 공항운영자에게 있다.

가. 이동지역에서 운행하는 차량이나 지정된 이륙활주로 이외의 어느 지점까지 지상 활주하려는 항공기에게 허가할 때에 대기(Hold)지시를 포함하지 않는 경우, 지상 활주 경로가 교차하는 모든 유도도와 활주로의 통과를 허가하는 것이다. 지상활주 경로를 따라 어느 지정된 지점에서 항공기나 차량을 대기시키고자 할 때에는, 필요시 경로를 통보하고 대기지시를 발부한다.

주기 : 이동지역 이외의 지역에서 항공기, 차량 이동에 대한 책임은 조종사, 항공기 운전자 또는 공항운영자에게 있다.

관제용어 : HOLD POSITION.

HOLD FOR (이유).

CROSS (runway / taxiway)

또는

TAXI / CONTINUE TAXING / PROCEED / VIA (route),

또는

ON (활주로 또는 유도로 번호 등),

또는

TO (위치),

또는

(방향),

또는

ACROSS RUNWAY (번호).

또는

VIA(route), HOLD SHORT OF (위치)

또는

FOLLOW (traffic) (필요시, 제한사항)

또는

BEHIND (traffic).

TAXI TO HOLDING POSITION (번호) (활주로 번호) [시간 (minutes)].

TAXI TO HOLDING POSITION (활주로 번호) [RUNWAY (활주로 번호)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (활주로 번호)] or [CROSS RUNWAY (활주로 번호)].

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.9 활주로 횡단(To cross a runway)

관제용어 : (Towing 할 때) :

조종사: REQUEST TOW (항공기 호출부호) (항공기형식) FROM (위치) TO (위치).

관제사: TOW APPROVED VIA (Specific Routing To Be Followed). HOLD POSITION.STAND BY.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.5 견인절차

예 : “Cross runway two eight left.”

“Taxi / Continue taxiing / Proceed to the hangar.”

“Taxi / Continue taxiing /Proceed straight ahead then via ramp to the hangar.”

“Taxi / Continue taxiing / Proceed on taxiway charlie, hold short of runway two seven.”

또는

“Taxi / Continue taxiing/Proceed on Charlie, hold short of Runway Two Seven.”

나. 항공기에게 지정된 이륙활주로까지 TAXI 허가를 할 때에 대기(hold short)지시를 포함하지 않은 경우, 용어 “TAXI To” 다음에 활주로를 명시하고, 필요시 지상활주

지시를 발부한다. 이것은 지상활주 경로를 교차하는 모든 활주로(이륙활주로는 제외)를 건너가도 좋다는 것을 허가하는 것이며, 지정된 이륙활주로의 어느 부분을 진입(enter)하거나 통과(cross)를 허가하는 것은 아니다.

관제용어 : TAXI TO RUNWAY (활주로 번호) VIA....

TAXI VIA (유도로 명칭).

TAXI VIA RUNWAY (번호).

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.7 Taxi procedures

예 : “Taxi To Runway One Two.”

“Taxi To Runway There Six Via Taxiway Echo.”

“Taxi To Runway Three Six via Echo.”

다. 항공기가 지상활주 경로를 따라 활주로 진입 전 대기(Hold Short of Runway)가 필요할 때, 출발활주로, 필요한 지상활주 지시, 진입전대기(Hold Short) 제한사항을 발부하여야 한다.

관제용어 : RUNWAY (활주로 번호),

TAXI / PROCEED VIA (필요 시 경로),

HOLD SHORT OF (활주로 번호)

또는

HOLD SHORT OF (위치)

또는

ON (taxi strip, runup pad, etc.),

그리고 필요시,

TRAFFIC (교통정보),

또는

FOR (이유).

예 : “Runway Three Six Left, taxi via taxiway Charlie, hold short of runway Two Seven Right.”

“Runway Three Six left, taxi via Charlie, hold short of Runway Two Seven Right.”

“Runway Three Six Left, Hold Short Of Runway Two Seven Right.”

라. 항공기 조종사 또는 차량 운전자로부터 활주로진입 전 대기지시(hold short instruction)에 대한 인지 응답을 받지 아니한 경우, 복창을 요구하여야 한다.

관제용어 : READ BACK HOLD INSTRUCTIONS.

예 1 : “Asiana Four Seventy Two, Runway Three Six Left, Taxi Via Taxiway Charlie, Hold Short Of Runway Two Seven Right.”

또는

“Asiana Four Seventy Two, Runway Three Six Left, taxi via Charlie, hold short of Runway Three Six Right.”

“Asiana Four Seventy Two, Roger.”

“Asiana Four Seventy Two, read back hold instructions.”

예 2 : “Daegu Tower, Korean air Sixty Three Is Ready For Departure.”
 “Korean air Sixty Three, Hold Short Of Runway Two Three Left,
 Traffic One Mile Final.”
 “Korean air Sixty Three, Roger.”
 “Korean air Sixty Three, Read Back Hold Instructions.”

예 3 : “KLM Thirty Five, Proceed Via Taxiway Charlie, Hold Short Of
 Runway Two Seven.”
 “KLM Thirty Five, Roger.”
 “KLM Thirty Five, Read Back Hold Instructions.”

주기 : 대기지시에 대한 복창이 필요한 것으로 관제사가 판단시, 대기지시 복창
 은 이동지역의 어느 지점에서나 요구할 수 있다.

마. 다음과 같은 경우, 신속하게 지상활주 또는 지상이동을 지시한다.

- 1) 조종사 또는 운영자가 요구할 때.
- 2) 항공교통상황이나 공사 또는 유도로 폐쇄 등의 비행장 상황으로 인하여
 관계자가 필요하다고 판단할 때.
- 3) 시정감소로 인하여 필요하다고 판단될 때, 특히 지상활주 경로가 관제탑에서
 보이지 않을 때.

바. 지상 이동 지시에는 단계적으로 진행방향이 상세하게 포함되어야 한다.

참고 : 3-7-4 활주로 근접 대기

3-11-1 지상 활주 및 지상이동

사. 지상활주 중인 항공기 또는 이동하는 차량에 대한 신속이동 지시.

관제용어 : TAXI WITHOUT DELAY (필요시 traffic).

EXIT / PROCEED / CROSS (runway / taxiway) WITHOUT DELAY.

아. 관제탑에서 활주로를 통과하는 항공기를 확인할 수 없는 경우(야간/저시정으로
 인하여), 항공기가 활주로를 벗어날 때 보고할 것을 지시하여야 한다.

관제용어 : CROSS RUNWAY (번호), [REPORT VACATED].

EXPEDITE CROSSING RUNWAY (번호) TRAFFIC (항공기 기종)
 (거리) MILES FINAL.

RUNWAY VACATED. ……> 조종사 송신.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.9 활주로 횡단

3-7-3 지상 운항(Ground Operations)

항적난기류(Wake Turbulence) 적용

다음과 같은 지시는 발부하여서는 아니 된다.

가. 대형 제트항공기의 정상적인 지상활주 동력을 초과하는 허가.

나. 소형항공기 또는 헬리콥터가 지상 활주 중이거나 Hover Taxi 중인 헬리콥터에
 근접하여 운항하는 허가.

주기 : 더 작은 항공기/헬리콥터를 더 큰 항공기 주변에서 지상활주 시킬 때 주의하여야 한다.

참고 : AC90-23 10~11 항공기 항적난기류(Wake Turbulence)

3-7-4 활주로 근접 대기(Runway Proximity)

지상활주 항공기나 차량은 다음과 같이 활주로로부터 떨어져 대기토록 하여야 한다.

가. 항공기나 차량은 지정된 활주로의 대기선에서 대기하도록 지시한다.

나. 항공기나 차량을 지정된 지점에서 대기하도록 지시한다.

다. 필요에 따라 교통정보를 발부한다.

관제용어 : HOLD SHORT OF / AT (활주로 번호 또는 특정지점) (교통정보 또는 다른 정보).

주기 : 대기선(hold line)/표지판(sign)을 도시할 책임은 공항운영자에게 있다.

참고 : 3-7-2 지상활주 및 지상운행

3-10-10 LOW APPROACH 고도제한

3-1-5 활주로 상의 차량, 장비 또는 인원

3-7-5 정밀접근 보호구역(Precision Approach Critical Area)

가. ILS 보호구역으로 접근하는 항공기와 차량은 운고(ceiling) 800피트 미만 또는 시정 2마일 미만인 경우, ILS 신호의 안정성(integrity)을 확보하기 위하여 통제하여야 한다. 다음 “가” “1)”의 예외를 제외하고는, 도착하는 항공기가 ILS 외측마커(OM) 또는 외측마커(OM)를 대신한 픽스 안쪽에 위치하고, 항공기가 활주로 육안확인 보고를 하지 않았거나 다른 활주로에 착륙을 위한 선회가 아닌 경우, 보호구역 내 또는 보호구역 상공으로 항공기 또는 차량의 운영을 허가하여서는 안 된다.

관제용어 : HOLD SHORT OF (활주로) ILS CRITICAL AREA.

1) 로컬라이저 보호구역

가) 접근 항공기가 ILS 외측마커(OM) 또는 외측마커(OM)를 대신한 픽스 안쪽에 위치하고 기상상황이 운고(ceiling) 800피트 미만 또는 시정 2마일 미만일 경우에는 차량 또는 항공기를 로컬라이저 보호구역 내 또는 그 상공으로 운영을 허가하여서는 안 된다. 단 다음의 경우는 예외로 한다.

(1) 동일 또는 다른 활주로 상으로 앞서 착륙하는 항공기가 착륙 또는 활주로를 벗어나 로컬라이저 보호구역 밖으로 나간 경우.

(2) 동일 또는 다른 활주로로부터 앞서 이륙하였거나 실패 접근한 항공기가 로컬라이저 보호구역을 통과하거나 비행하게 되는 경우.

나) “가” , “1)” , “가)” 에 추가하여 기상상태가 운고(ceiling) 200피트 미만 또는 활주로 가시거리 2,000피트 미만으로 보고된 기상조건 하에서 도착하는 항공기가 ILS 중간마커(MM) 안쪽에 있을 때는 로컬라이저 보호구역 내 또는 그 상공으로 어떤 항공기나 차량도 운영을 허가하여서는 안 된다.

2) 활공로(Glide Slope) 보호구역도착하는 항공기가 ILS 외측마커(OM) 또는 외측마커(OM)를 대신한 픽스 안쪽에 위치하고, 기상 상태가 운고(ceiling) 800피트, 시정 2마일 미만으로 보고된 기상조건하에서 항공기가 활주로 육안 확인보고를 하지 않았거나 다른 활주로에 착륙하기 위하여 선회하는 것이 아니라면, 활공로(GS) 보호구역 안이나 그 상공으로 차량 또는 항공기의 운영을 허가하여서는 안 된다.

참고 : *FAAO 6750.16 Siting Criteria For Instrument Landing System*

나. 일반적으로 여객기(air carrier)는 정비, 훈련 또는 계획된 요구치를 충족하기 위하여 “COUPLED” 또는 “AUTO LAND” 비행을 수행한다. 접근항공기가 “COUPLED”, “CAT III”, “AUTO LAND” 또는 그와 유사한 형태의 접근을 할 것으로 통보하고, 보고된 기상이 운고(ceiling) 800피트 이상, 시정 2마일 이상일 때, 활공로 / 로컬라이저 보호구역이 보호받을 수 없을 것으로 판단될 때, 지체 없이, 그에 관한 조언을 하여야 한다.

관제용어 : ILS CRITICAL AREA NOT PROTECTED.

다. 국방부에 군 공항에서 정밀접근 보호구역을 보호하기 위한 기준을 명시하는 권한이 있다. 이러한 보호책은 군 통제공항을 운항하는 모든 항공기의 운영에 적용된다. 국방부 정밀접근 보호구역 기준에 대한 위배 인가권한은 해당 군의 권한으로 위임 되어 있다.

주기 : 공항운영자는 ILS 보호구역을 알리기 위하여 표식(signs)과 표지판(markings)을 설치하여야 한다. 항공기 세로축상의 어떠한 지점도 대기를 목적으로 설정된 대기선(hold line) 통과를 허가하여서는 안 된다. 공항 운영자는 해당 대기선(hold line)/표식(sign) 또는 지정된 지점에 항공기, 차량 또는 장비가 적절하게 위치하게 할 책임이 있다.

참고 : *AC 150/5340-1 Marking Paved Areas On Airports.*

제 8 절 이 · 착륙 간격 및 순서 조정(Spacing And Sequencing)

3-8-1 순서 및 간격기준의 적용(Sequence / Spacing Application)

이 · 착륙하는 항공기간에 적절한 간격을 유지토록 하기 위하여 이 · 착륙하는 항공기에게 공중 또는 지상에서 적절한 조작을 하게하고, 이 · 착륙 운항 순서를 배정 하여야 한다.

관제용어 : CLEARED FOR TAKEOFF.

CLEARED FOR TAKEOFF OR HOLD SHORT/HOLD IN POSITION / TAXI OFF THE RUNWAY (traffic).

EXTEND DOWNWIND.

MAKE SHORT APPROACH.

NUMBER (landing sequence number).

FOLLOW (description and location of traffic),

또는 if traffic is utilizing another runway,

TRAFFIC (description and location) LANDING RUNWAY (number of runway being used).

CIRCLE THE AIRPORT.

MAKE LEFT / RIGHT THREE-SIXTY / TWO SEVENTY.

GO AROUND.

CLEARED TO LAND.

CLEARED :

TOUCH-AND-GO,

또는

STOP-AND-GO

또는

LOW APPROACH.

CLEARED FOR THE OPTION,

또는

OPTION APPROVED,

또는

UNABLE OPTION, (대체 지시),

또는

UNABLE (type of option), OTHER OPTIONS APPROVED.

이륙허가를 이행하지 않는 경우

TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY.

TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.11 이륙허가

주기 1 : 선택허가(cleared for The option) 절차는 교관조종사, 평가관 조종사 또는 기타 조종사에게 Touch & Go, Low Approach, Missed Approach, Stop And Go 및 Full-Stop Landing 중, 조종사 선택에 의한 비행의 허가를 의미한다. 이 절차는 관제탑이 운영되는 곳에서 사용되며, 관제기관의 허가를 득하여야 한다.

주기 2 : 헬리콥터의 적절한 간격유지를 위하여 속도조절이 경로 변경보다 다소 용이하다.

주기 3 : 이륙허가 대신에 대기지시를 조종사에게 발부한 때, 조종사는 대기지시(hold short instructions)를 복창하여야 한다.

참고 : 3-7-2 지상활주 및 지상운행

3-8-2 TOUCH-AND-GO, STOP-AND-GO 또는 LOW APPROACH

Touch-And-Go, Stop-And-Go 또는 Low Approach를 실시하는 항공기는 활주로 접지(touch-and-go시), 완전한 정지(stop-and-go시) 또는 활주로 시단 통과(low approach시)시까지의 착륙항공기로 간주하며, 그 이후는 이륙항공기로 간주한다.

참고 : 3-1-5 활주로상의 차량, 장비 또는 인원

3-9-7 중간이륙을 위한 항적난기류(Wake Turbulence) 분리

3-8-3 동일방향 동시 이·착륙(Simultaneous Same Direction Operation)

다음의 모든 조건이 충족되는 경우, 평행활주로(parallel runway), 평행 착륙대(parallel landing strip) 또는 하나의 활주로와 하나의 평행 착륙대 상에서 동일방향으로 동시 이·착륙을 허가한다.

가. 시계(Visual) 분리 기준이 적용되지 않는 경우, 시계비행(VFR)으로 이·착륙할 때.

나. 관련항공기와 양방향 무선교신이 유지되며 적절한 교통정보가 발부될 경우.

다. 활주로 또는 착륙대간의 거리가 표 3-8-1에 명시된 최저 간격을 충족할 때 (항공기의 범주가 각각 상이한 경우, 큰 쪽의 최저 간격치를 적용한다).

표 3-8-1 동일방향 거리 최저치

항공기 범주	평행 활주로/착륙대 간 최소거리(피트)	
	활주로 중앙선간	착륙대 가장자리간 또는 활주로와 착륙대의 가장자리간
프러펠러 단발엔진 경항공기	300	200
프러펠러 쌍발엔진 항공기	500	400
기타 모든 항공기	700	600

3-8-4 반대방향 동시 이·착륙(Simultaneous Opposite Direction Operation)

다음의 조건이 충족되는 경우, 평행활주로 간, 평행착륙대간 또는 하나의 활주로와 하나의 평행한 착륙대상에서 반대방향으로 동시 이·착륙을 허가한다.

가. 시계비행(VFR)으로 비행할 때.

나. 관련 항공기와 양방향 무선교신이 유지되며, 적절한 교통정보가 발부될 경우

관제용어 : TRAFFIC (설명) ARRIVING/DEPARTING/LOW APPROACH,
OPPOSITE DIRECTION ON PARALLEL RUNWAY / LANDING
STRIP.

다. 활주로 또는 착륙대간의 거리가 표 3-8-2의 최소 간격을 충족할 때.

표 3-8-2 반대방향 거리 최저치

운행 기간	평행 활주로/착륙대 간 최소 거리 (피트)	
	활주로 중앙선간	착륙대 가장자리간 또는 활주로와 착륙대의 가장자리간
일출시부터 일몰시까지	1,400	1,400
일몰시부터 일출시까지	2,800	불허가

제 9 절 출발절차 및 분리 (Departure Procedures And Separation)

3-9-1 출발 정보(Departure Information)

관제사는 출발하는 항공기에게 출발 비행시 필요한 적절한 최신의 정보를 제공한다.

가. 조종사가 해당 ATIS 코드를 언급하는 경우, ATIS에 포함된 출발정보의 통보는 생략할 수 있다.

나. 출발정보에 포함시켜야 하는 사항은 다음과 같다.

- 1) 사용활주로 (조종사가 “Have The Numbers” 를 통보한 경우, 생략 가능).
- 2) 풍향풍속기, windshear 탐지 시스템, 또는 자동기상 관측장비로 관측된 지상풍 (조종사가 “Have The Number” 를 통보한 경우, 생략 가능).
- 3) 고도계수정치. (조종사가 “Have The Number” 를 통보한 경우, 생략 가능).

참고 : 2-7-1 최신 고도계수정치

다. 조종사 요구시, 시간.

라. 가능한 경우, 공식 운고(ceiling) 및 시정을 이륙 전에 다음과 같은 출발항공기에게 통보한다.

- 1) 시계비행(VFR) 기상상태 미만일 때, 시계비행(VFR) 항공기.
- 2) 시계비행(VFR) 기상상태 또는 가장 높은 이륙최저치중 더 높은 최저치 미만일 때, 계기비행(IFR) 항공기.

마. 필요시, 지상 활주 정보. 조종사가 별도로 요구하지 않는 한, 지상 활주 유도 정보 발부할 필요가 없다.

바. 활주로제동상태 조언(braking action advisories)이 유효한 경우, 조종사 또는 공항 운영자로부터 통보받은 사용활주로 제동상태를 통보한다.

사. 기타 정보

참고 : 2-7-2 전이고도 미만에서의 고도계수정치 발부

3-1-8 저고도 Windshear 조언

3-3-5 활주로 제동상태 조언

3-9-2 출발 지연정보(Departure Delay Information) [민 적용]

계류장 대기절차(Gate-hold Procedure)가 적용되는 경우, 필요시, 다음과 같이 출발 지연 정보를 발부한다.

참고 : FAAO 7210.3 10-4-3 계류장대기절차(gate-hold procedures)

가. 출발항공기에게 엔진시동조언을 발부 받을 예상시간을 통보한다.

관제용어 : GATE HOLD PROCEDURES ARE IN EFFECT. ALL AIRCRAFT.

CONTACT (위치) ON (주파수) FOR ENGINE START TIME.

EXPECT ENGINE START/TAXI (시간).

EXPECT START UP AT (시간).

START UP AT OWN DISCRETION.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.3 출발절차

나. 출발항공기에게 엔진시동을 허가하고, 지상 활주 시기 통보를 요구한다.

관제용어 : START ENGINES, ADVISE WHEN READY TO TAXI.

또는

ADVICE WHEN READY TO TAXI.START UP APPROVED.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.3 Starting procedures

다. 조종사가 지연 대기 장소에서 대기를 요구시, 공간 및 교통상황이 허용하는 한, 조종사 요구를 허가하여야 한다.

라. 계류장 대기절차 종료시, GC/FD 주파수로 모든 항공기에게 조연한다.

관제용어 : GATE HOLD PROCEDURES NO LONGER IN EFFECT.

3-9-3 출발관제지시(Departure Control Instructions)

레이더 업무를 제공받고 있는 출발 계기비행항공기, 특별시계비행(SVFR) 항공기, 시계비행(VFR)항공기에게 다음 사항을 통보하여야 한다.

가. 이륙 전

- 1) 해당 출발관제 주파수와 비컨코드를 배정한다. 표준 계기출발절차가 배당 되었거나 배당될 예정이고, 표준 계기출발절차에 출발관제 주파수가 명시되어 있다면, 출발관제 주파수는 생략할 수 있다.

관제용어 : DEPARTURE FREQUENCY (주파수), SQUAWAK (코드).

- 2) 출발하는 모든 계기비행 군용 프로펠러 항공기 또는 터보제트(수송/화물기 제외) 항공기에게 출발관제 주파수로 변경하도록 지시하여야 한다. 국지관제사가 출발관제 주파수에 대한 송신차단(override) 기능을 갖고 있는 경우, 긴급한 지시는 당해 주파수를 사용하여야 한다. 국지관제사가 출발관제 주파수에 대한 송신차단(override) 기능을 갖고 있지 않은 경우, 긴급한 지시는 비상주파수를 사용 한다.

관제용어 : CHANGE TO DEPARTURE.

- 3) 관제탑 관제사는 편대비행으로 출발하는 모든 계기비행(IFR) 군용 수송/화물기는 이륙 전에 출발관제주파수로 변경할 것을 지시한다.

나. 이륙 후

- 1) 국지관제사와 더 이상 교신이 필요치 않을 때, 민간항공기, 군용수송기, 화물기가 활주로 종단으로부터 대략 1/2마일을 통과 시, 출발관제주파수로 변경할 것을 지시한다.
- 2) 군용 터보프롭/터보제트항공기(수송 및 화물기 제외)는 지상 2,500 피트 이상의 고도에 도달하기 전에 무선주파수 또는 레이더비컨코드 변경을 지시 하여서는 안 된다.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

3-9-4 이륙위치에서의 대기(Taxi Into Position And Hold : PITH)

- 가. 이륙위치에서 대기(TIPH)는 항공기가 지체 없이 출발하도록 하기 위하여 이륙 위치로 이동 후, 대기하도록 하는 것이다. 교통상황으로 인하여 항공기에게 이륙 허가를 발부할 수 없는 경우, 아래 “바”에 따라서 제한이 되는 경우를 제외하고, 이륙위치에서 대기(TIPH)를 허가하여야 하며, 동 항공기에게는 교통정보를 제공하여야 한다. 동일활주로에 착륙을 했거나 이륙 중인 항공기로서, 대기 중인 항공기가 각각의 항공기를 명확하게 시각적으로 확인할 수 있을 때, 교통정보는 생략 할 수 있다. “behind landing traffic”, “after landing traffic” 과 같은 조건부 구문을 사용하여서는 안 된다.
- 나. 둘 이상의 활주로를 운영 중일 때, 이륙 위치에서 대기(TIPH)를 허가할 때, 활주로 번호를 먼저 발부한다.

관제용어 : RUNWAY (활주로 번호), POSITION AND HOLD.

또는 단일 활주로를 사용하는 경우

POSITION AND HOLD.

단, 민간항공기에게는 다음과 같은 용어를 사용할 수 있다.

LINE UP [AND WAIT].

LINE UP RUNWAY (활주로 번호).

LINE UP, BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.10 이륙준비

- 다. 항공기에게 이륙위치에 진입 후 대기를 허가할 때, 동일 활주로상의 가장 가까운 항적(착륙 또는 touch and go, stop and go, 고도제한 되지 않은 low approach)의 교통정보를 발부한다.

예 : “Korean air sixteen twenty, Runway One Eight, Position And Hold.

Traffic a Boeing Seven Thirty Seven, Six Mile Final.”

또는 단일 활주로 사용 시

“Korean air sixteen twenty, Position And Hold. Traffic a Boeing Seven Thirty Seven, Six Mile Final.”

- 라. 항공기에게 이륙위치에 진입 후 대기를 허가한 경우, 동일 활주로에 최종 접근중인 6마일 이내의 가장 가까운 항공기에 대한 정보를 통보하여야 한다. 또한 접근중인 항공기가 다른 주파수로 관제를 받고 있을 때, 당해 항공기에게 진입 대기하는 항공기에 관한 정보를 통보하여야 한다.
- 마. 공항지상감시레이더(ASDE)로 항공기의 위치를 확인할 수 없거나 당해 활주로는 출발용으로만 사용되지 않을 때, 관제탑으로부터 출발지점 육안확인이 불가능한 경우, 항공기를 이륙위치에 진입 후, 대기를 허가하여서는 안 된다.
- 바. 일몰(sunset)과 일출(sunrise)사이에는 교차지점에서 항공기의 이륙위치 진입 대기를 허가하여서는 안 되며, 관제탑에서 교차지점 육안확인이 불가능한 경우, 언제든지 항공기의 이륙위치 진입 후, 대기를 허가하여서는 안 된다.

사. 교차활주로 상에서는 두 항공기에게 동시에 이륙위치 진입 후, 대기를 허가하여서는 안 된다.

관제용어 : CONTINUE HOLDING, 또는 TAXI OFF THE RUNWAY.

참고 : 3-10-10 LOW APPROACH 고도제한

아. 국지관제사가 출발을 기다리는 항공기에게 항공교통관제 허가를 중계 또는 수정하고, 그 항공기가 활주로에서 이륙 대기 또는 진입 대기 중, 동 항공기의 돌연한 활주로 진입 또는 이륙 활주를 방지하기 위하여, 부가적인 허가를 발부하여야 한다. 이 경우, 다음 항공교통관제지시 중 적절한 하나를 추가로 발부하여야 한다.

1) HOLD SHORT OF RUNWAY 또는

2) HOLD IN POSITION.

자. 이륙허가를 발부받지 못할 경우, 이륙위치에서 대기하는 항공기에게 부가적인 지시 또는 정보를 통보할 때, 계속 대기하거나 활주로를 벗어나라는 지시를 포함하여야 한다.

관제용어 : CONTINUE HOLDING, 또는 TAXI OFF THE RUNWAY.

참고 : 3-10-10 LOW APPROACH 고도제한

3-9-5 예측 분리(Anticipating Separation)

항공기가 이륙활주를 시작할 때에 적절한 분리가 유지될 것으로 예측되는 경우, 규정된 분리가 취해질 때까지 이륙허가를 보류할 필요는 없다.

3-9-6 동일 활주로상 분리(Same Runway Separation)

동일 활주로 상에서 선행 이·착륙 하는 항공기로부터 이륙하는 항공기를 분리하기 위하여 다음의 분리가 취해질 때까지 뒤따라 출발하는 항공기가 이륙활주(take off roll)를 시도하지 않도록 하여야 한다

가. 먼저 출발한 항공기가 이륙하여 활주로 종단을 통과하였거나 충돌회피를 위한 선회를 완료한 경우, 관제사가 적절한 지상 표지를 참고하여 거리를 측정할 수 있고, 두 항공기 간 다음의 최저거리가 유지될 때, 선행항공기가 이륙 후, 뒤따라 출발하는 항공기를 활주시킬 수 있다. (그림 3-9-1, 3-9-2 참고)

1) CAT I 항공기간 - 3,000피트.

2) CAT II 항공기가 CAT I 항공기에 앞서 비행할 때 - 3,000피트.

3) 뒤따르는 항공기 또는 둘 다 CAT II 항공기일 때 - 4,500피트.

4) 둘 중의 하나가 CAT III 항공기일 때 - 6,000피트.

5) 뒤따르는 항공기가 헬리콥터일 때, 거리최저치 사용대신 시계(Visual) 분리를 적용한다.

그림 3-9-1 동일 활주로 분리

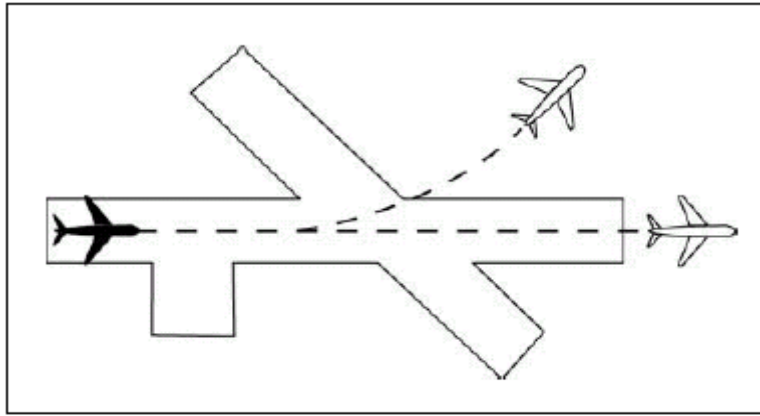
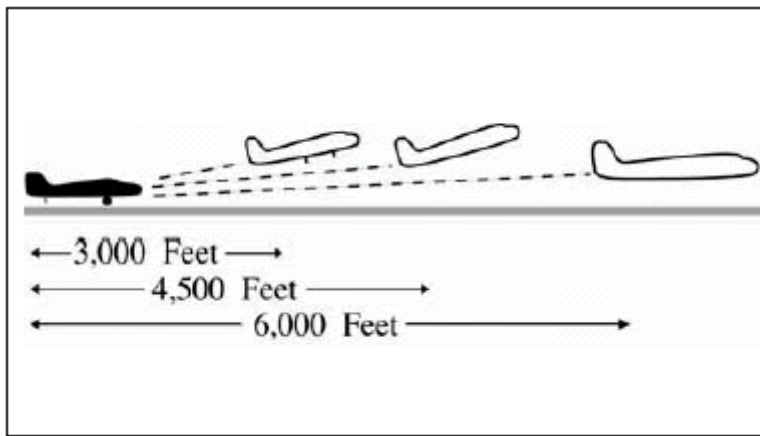


그림 3-9-2 동일 활주로 분리



주기 : 항공기 동일활주로 분리(SRS) 범주는 다음에 근거 한다.

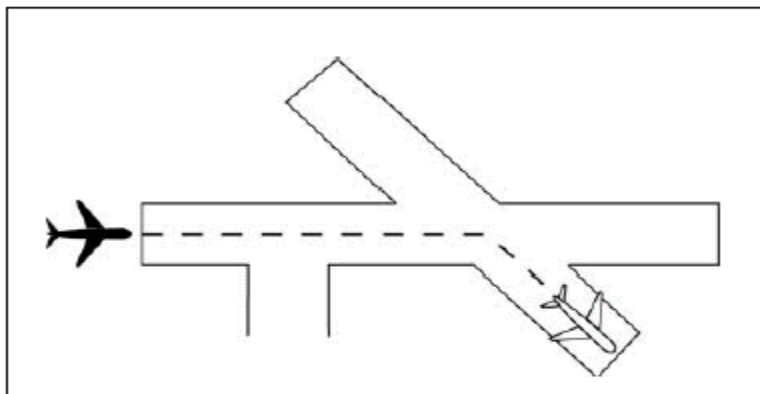
CAT I : 단발엔진의 프로펠러를 장착한 12,500 LBS 이하 경량급항공기
및 모든 헬리콥터.

CAT II : 쌍발엔진의 프로펠러를 장착한 12,500 LBS 이하 경량급항공기.

CAT III : 기타 모든 항공기.

나. 앞서 착륙하는 항공기가 활주로를 개방 후, 뒤따라 이륙하는 항공기를 이륙 활주
시킬 수 있다.(그림 3-9-3 참고).

그림 3-9-3 앞서 착륙하는 항공기의 활주로 개방



참고 : 용어의 정의 - 활주로 개방

항적난기류(Wake Turbulence) 적용

다. 3-1-14 "화산재 발생시 지상절차"[적용 유보]에 의한 경우를 제외하고 대형 제트항공기에게 이륙활주(Rolling Take Off) 허가 지시 또는 의미하는 허가를 발부하여서는 안 된다.

라. 해당 분리를 취하기 위하여 출발하는 대형 제트항공기 다음에 동일 활주로 상으로 소형항공기에게 이륙위치에 진입 후, 대기허가를 발부하여서는 안 된다.

참고 : AC 90-23 Wake Turbulence

마. 다음 “바”에 의한 2분 분리기준 대신 5-5-4 “최저치”를 적용할 수 있다. 5-5-4 “최저치”를 적용하는 경우, 대형 제트항공기/B757 다음에 이륙하는 항공기가 이륙 또는 그 이전에 적절한 레이더 분리가 확보되었는지 여부를 확인하여야 한다.

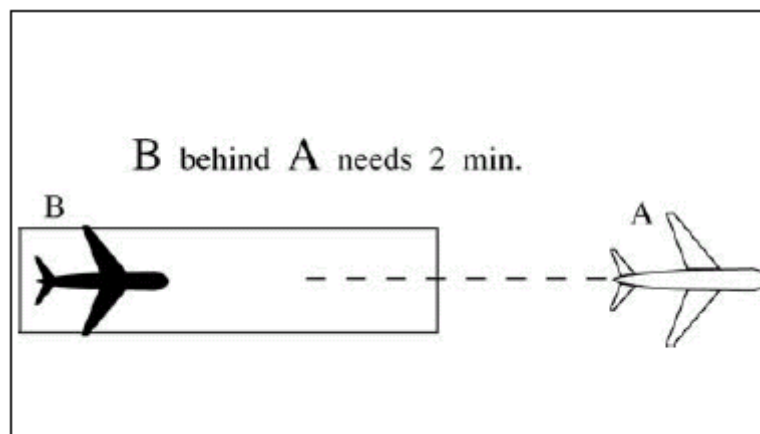
주기 : 조종사는 2분 대신 4마일 분리를 요구할 수 있다. 그러나, 이 요구는 반드시 활주로에 진입하기 전에 하여야 한다.

바. 사용 활주로는 다음과 같을 때, 대형 제트항공기/B757 출발 후, 이륙하는 VFR/IFR 항공기는 2분 분리를 하여야 한다.

주기 : 뒤따라 이륙하는 항공기에게 발부하는 이륙허가는 대형 제트항공기/B757가 이륙활주 시작 후, 2분이 경과할 때까지 발부하여서는 안 된다.

1) 동일 활주로(그림 3-9-4 참고).

그림 3-9-4 2분 분리



2) 2,500피트(760미터) 미만의 간격으로 분리된 평행활주로.

사. 예상되는 비행경로가 교차하면 착륙 활주로 시단이 옮겨진 활주로에서 운항 시 대형 제트항공기/B757로부터 분리는 다음의 경우, 2분으로 한다.

1) 대형 제트항공기/B757 착륙 후 출발하는 경우.

2) 대형 제트항공기/B757 이륙 후 착륙하는 경우.

아. 선행항공기가 대형 제트항공기/B757 일 때, 조종사가 관제사에게 항적난기류(Wake Turbulence) 분리기준의 위배요청 시, 허가하여서는 안 된다.

자. 조종사가 3분 분리 기준 위배를 요구하지 않는 한, 동일 활주로 상에서 반대방향을 이용하여 이륙 또는 Low/Missed Approach 하는 중형 항공기 다음에 소형항공기 분리는 3분으로 한다. 이륙을 허가하기 전에 항적난기류(Wake Turbulence) 조언을 하여야 한다.

주기 1 : 이륙을 위한 요구는 기준위배 요구로 간주되지 않는다.

주기 2 : 3분 분리 기준 위배는, 조종사가 3분 규칙의 위배를 요청하는 경우에만 발부한다.

차. 동일 활주로 또는 2,500피트(760미터) 미만의 간격으로 분리되어 있는 평행활주로 상에서 반대방향으로 이륙하거나 착륙하는 경우에, 이륙하거나 Low/Missed Approach 하는 대형 제트항공기/B757을 뒤따라 비행하는 항공기에게는 3분 간격을 적용하여 분리 한다.

카. 요구되는 3분 분리를 제공하기 위하여, 항공기 대기가 필요한 때, 당해 항공기에게 통보하여야 한다.

관제용어 : HOLD FOR WAKE TURBULENCE.

참고 : 3-9-7 중간이륙을 위한 항적난기류(Wake Turbulence) 분리

3-9-7 중간 이륙을 위한 항적난기류(Wake Turbulence) 분리 (Wake Turbulence Separation For Intersection Departures)

가. 중간이륙을 위한 항적난기류(Wake Turbulence) 분리기준은 다음과 같다.

1) 동일 활주로(동일 또는 반대 방향 이륙) 상에서 선행 이륙하는 중형 항공기를 뒤따라 중간 이륙하는 소형 항공기는 중형 항공기가 이륙 후, 최소한 3분이 경과할 때까지 이륙 활주시켜서는 안 된다.

2) 동일활주로(동일 또는 반대방향 이륙) 및 2,500피트(760미터) 미만으로 분리된 평행활주로 및 500피트(152미터) 이상으로 활주로 시단(runway threshold)이 분기되고 2,500피트(760미터) 미만으로 분리된 평행활주로상의 중간 이륙 지점으로부터 이륙하는 항공기를 분리시킬 때, 대형/B757 항공기가 이륙 후 최소한 3분까지 어떠한 항공기도 이륙 활주시켜서는 안 된다.

주기 : 500피트(152미터) 미만으로 활주로 시단(runway threshold)이 분기되고 2,500피트(760미터) 미만으로 분리된 평행활주로는 3-9-6 “동일 활주로 상 분리” “바” 를 적용한다.

3) 동일활주로(동일 또는 반대방향 이륙) 상에서 선행 이륙하는 12,500lbs를 초과하는 소형항공기(light)를 뒤따라 중간 이륙하는 12,500lbs 이하의 소형 항공기(light)에게 선행항공기 이륙 후, 최소한 3분이 경과할 때까지 이륙 활주 시켜서는 안 된다.

4) 3분 분리를 제공하기 위하여 대기가 필요시 해당 항공기에게 다음과 같이 통보한다.

관제용어 : HOLD FOR WAKE TURBULENCE.

주기 : 항공기의 Touch And Go, Stop And Go와 같은 비행을 중간이륙으로 간주한다.

참고 : 3-8-2 Touch And Go, Stop And Go 또는 Low Approach

나. 3분 분리가 적용되지 않을 때

- 1) 선행 출발하는 항공기가 대형 제트항공기/B757가 아닌 경우, 조종사가 분리 기준 위배를 요구할 때

주 기 : 이륙요구 자체가 기준위배 요구를 하는 것으로 간주하여서는 안 된다.
이륙 요구는 조종사가 3분 간격의 위배를 요구하는 경우에만 이 기준을 적용한다.

- 2) (한 · 미육군 미적용)

중간이륙지점이 선행 이륙항공기의 이륙지점으로부터 500피트 또는 그 이내에 있고, 두 항공기 모두 동일방향으로 이륙하는 경우

- 3) 장주내에 있는 선행 중형항공기 또는 12,500lbs를 초과하는 다른 소형항공기(light), 또는 동일 활주로 상에서 출발하는 선행 중형항공기(medium) 또는 12,500lbs를 초과하는 소형항공기(light) 다음에 소형항공기(light)가 연속적으로 Touch And Go, Stop And Go를 할 경우 및 소형항공기(light) 조종사가 시계(Visual) 분리로 중형항공기(medium) 뒤에 충분한 공간을 확보한 경우, 조종사에게 중형항공기(medium)의 위치와 항적난기류(Wake Turbulence) 경고 조언을 발부한다.

예 : “Caution wake turbulence DC-9 on Base Leg.”

- 4) 장주내에 있는 대형항공기/B757 또는 동일 활주로를 출발하는 대형 항공기/B757 다음에 어떤 항공기가 연속적으로 Touch And Go, Stop And Go를 한 경우 및 당해 항공기 조종사가 시계(Visual) 분리로 대형 항공기/B757 뒤에 충분한 공간을 확보한 경우, 조종사에게 대형 항공기/B757의 위치와 항적난기류(Wake Turbulence)를 경고하는 조언을 발부한다.

예 : “Caution wake turbulence Heavy Lockheed C5A departure Runway Two Three.”

- 5) 연속적인 Touch And Go 또는 Stop and Go 항공기 간 분리간격을 줄이기 위한 조치를 취한 경우, 3분 분리를 적용한다.

다. 위 “나”의 기준을 적용하는 경우

- 1) 항공기에게 이륙허가를 발부하기 전에 항적난기류(Wake Turbulence)에 대한 조언을 하여야 한다.
- 2) 신속한 이륙을 위한 중간이륙을 허가하여서는 안 된다.
- 3) 위 “나” “1)” 또는 “2)”를 적용하는 경우, 뒤따라 이륙하는 항공기가 앞서 이륙 하는 중형항공기(medium)의 비행로를 충분히 회피하여 비행할 수 있도록 진로변경을 허가하여야 한다.
- 4) 3-9-6 “동일 활주로상 분리”에 의한 기준을 충족하는 분리기준을 적용하여야 한다.

참고 : 3-9-6 동일 활주로상 분리

3-9-8 교차 활주로상의 분리(Intersecting Runway Separation)

교차 활주로상에서 운항하는 항공기 또는 교차 활주로는 아니지만 비행로가 상호 교차하는 항공기는 다음 중 하나의 조건을 충족될 때까지 뒤따르는 항공기가 이륙 활주를 시작하지 않도록 분리를 하여야 한다.

가. 앞서 이륙한 항공기가 이륙하여 교차점이나 이륙활주로 끝을 통과하였거나, 이륙 후, 충돌 회피를 위한 선회 시까지(그림 3-9-5, 3-9-6 참고).

그림 3-9-5 교차 활주로 상의 분리

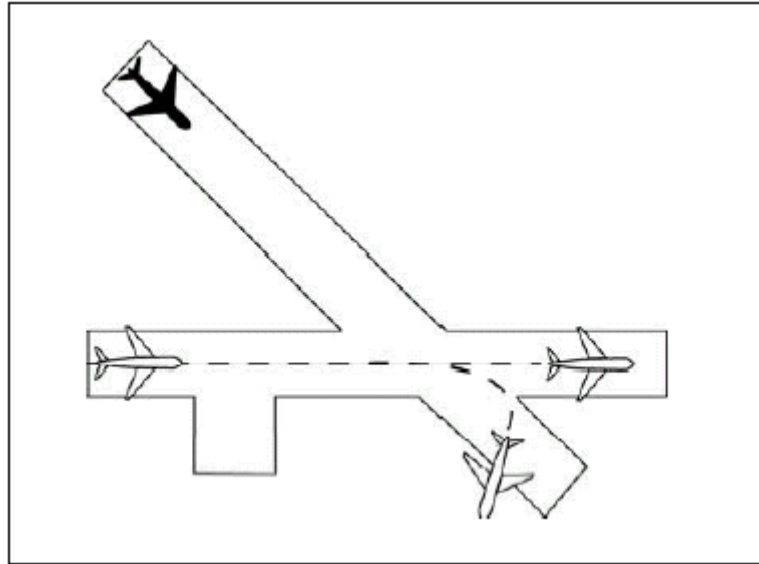
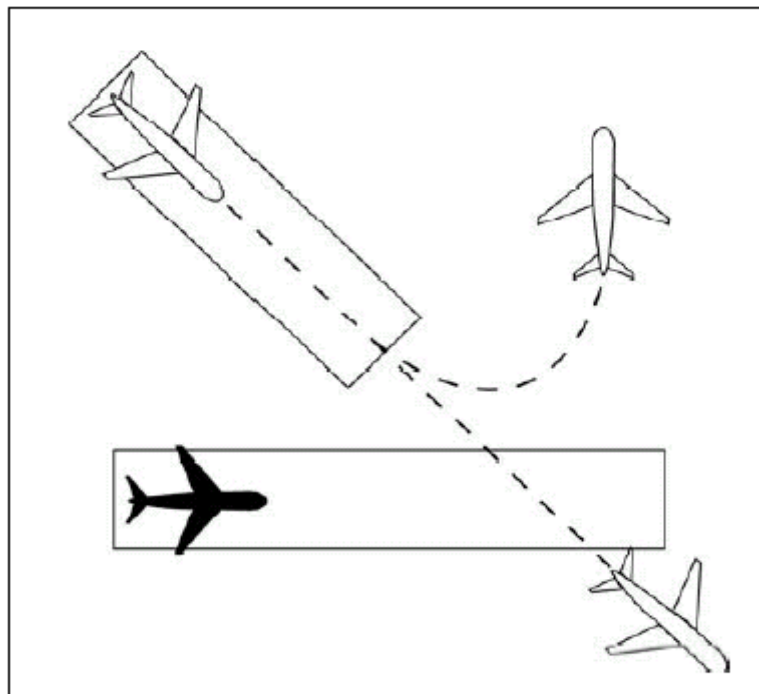


그림 3-9-6 교차 활주로 상의 분리



나. 앞서 착륙한 항공기가 착륙활주로를 완전 개방할 때까지 또는 착륙활주를 완료하고 교차지점 전에서 대기하거나 교차지점을 통과하였거나 이륙활주로 상공을 완전 통과할 때까지(그림 3-9-7, 3-9-8 참고).

참고 : 용어의 정의 - 활주로 개방

그림 3-9-7 교차 활주로 분리

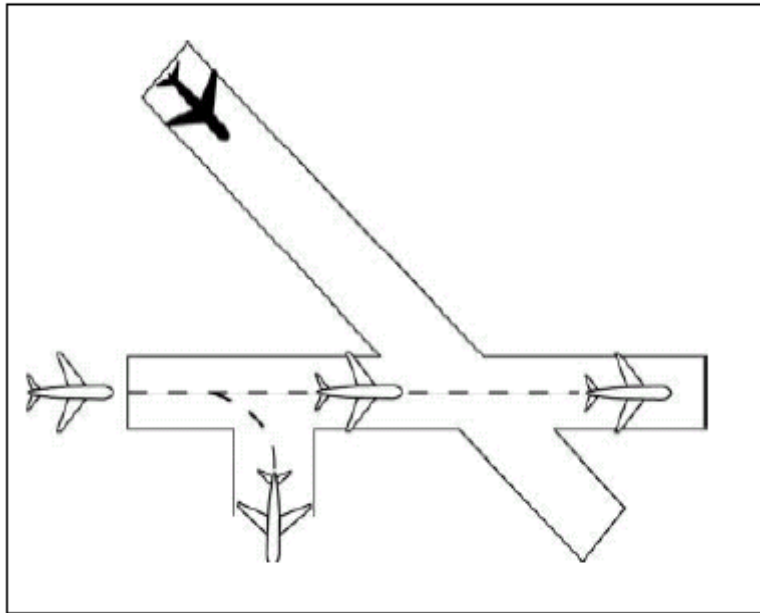
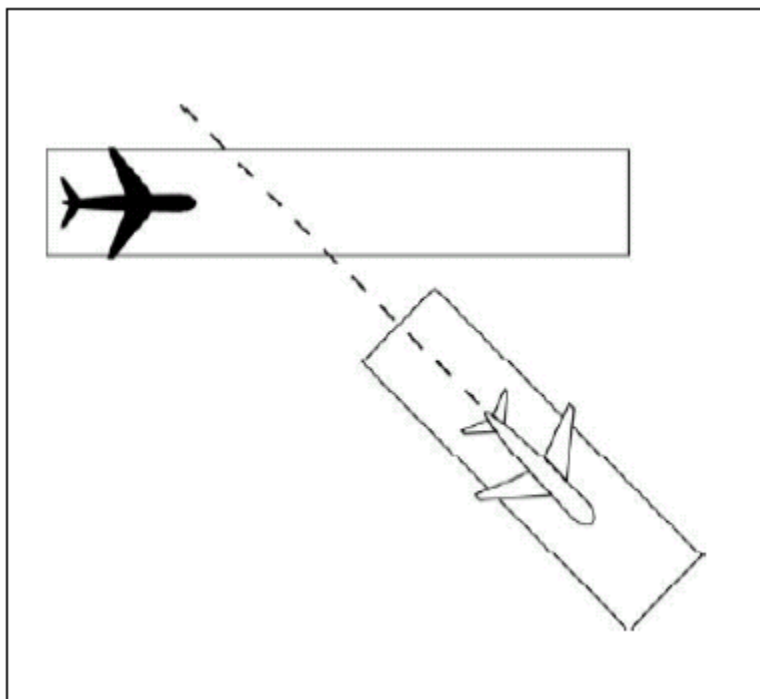


그림 3-9-8 교차 활주로 분리



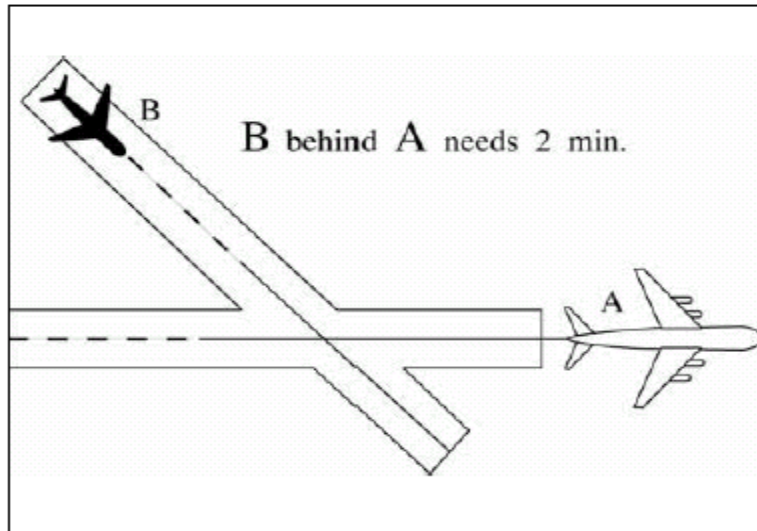
항적난기류(Wake Turbulence) 적용

다. 사용 활주로는 다음과 같을 때, 대형 제트기/B757 출발 뒤에 이륙하는 계기/시계 비행 항공기는 출발 시 2분 간격으로 분리를 하여야 한다.

주기 : 대형 제트항공기/B757이 이륙활주 시작 후, 2분이 경과할 때까지 뒤따르는 항공기에게 이륙허가를 발부하여서는 안 된다.

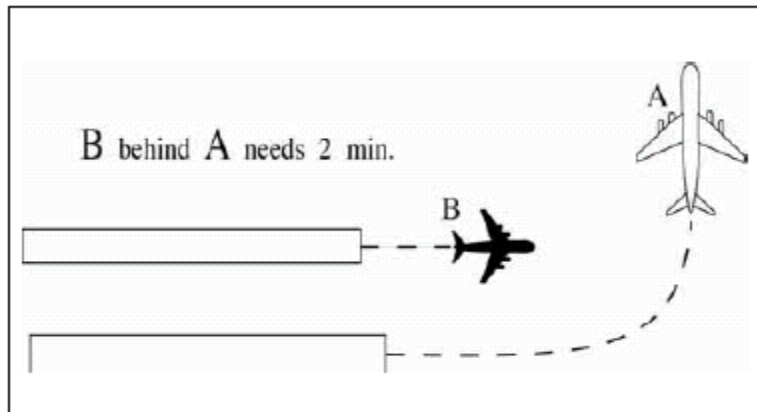
1) 계획된 비행로가 서로 교차되는 교차활주로(그림 3-9-9 참고).

그림 3-9-9 교차 활주로



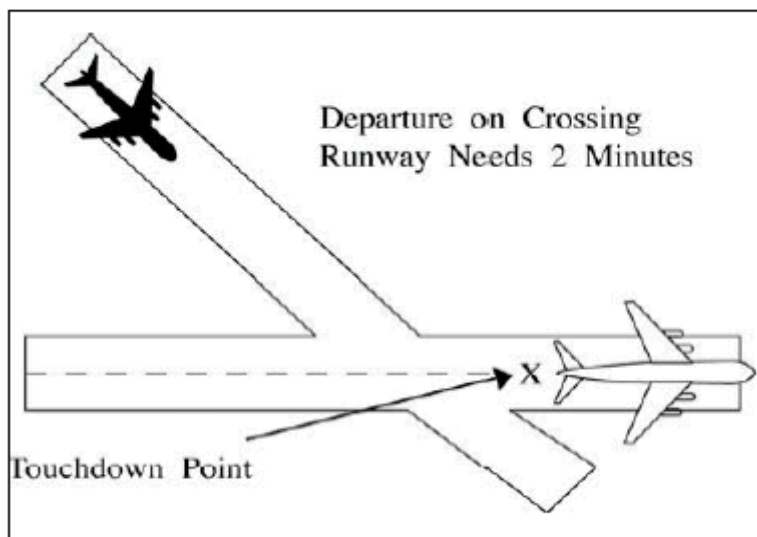
- 2) 계획된 비행경로가 교차하는 2,500피트(760미터) 이상 분리된 평행활주로 (그림 3-9-10 참고).

그림 3-9-10 평행 활주로



- 라. 이륙하는 항공기가 앞서 착륙하는 항공기의 비행로를 통과하게 되는 경우, 교차 활주로상으로 착륙하는 대형 제트항공기/B757 뒤에 출발하는 IFR/VFR 항공기는 2분 분리를 하여야 한다(그림 3-9-11 참고).

그림 3-9-11 교차 활주로



마. 관제사는 선행항공기가 대형 제트항공기/B757인 경우, 조종사의 항적난기류(Wake Turbulence) 기준 위배요청을 허가하여서는 안 된다.

참고 : 5-8-3 연속 또는 동시 출발

5-8-5 평행 또는 교차되지 않는 분기 활주로상의 출발 및 도착

3-9-9 이륙 허가(Takeoff Clearance)

가. 하나의 활주로만을 사용할 때, 다음과 같이 이륙허가를 발부한다.

관제용어 : CLEARED FOR TAKE OFF.

주기 : 터빈 동력항공기는 별도 보고를 하지 않는 한, 활주로에 도달시, 이륙준비가 완료된 것으로 간주한다.

참고 : 4-3-1 출발용어

나. 둘 이상의 활주로를 운영 중일 때는, 먼저 활주로 번호를 알리고 출발허가를 발부한다.

관제용어 : RUNWAY (번호), CLEARED FOR TAKE OFF.

예 : “Runway Two Seven, Cleared For Take Off.”

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.4.11 이륙허가

다. 항공기에게 지상풍 및 이륙허가를 발부한다.

관제용어 : WIND (지상풍 방향 및 속도). CLEARED FOR TAKE OFF.

라. 항공기에게 이륙을 허가할 때, 동일 활주로 상에 최종접근로 6마일 이내의 가장 가까운 항공기에 대한 정보를 제공한다. 접근하는 항공기가 다른 주파수를 사용하는 경우, 동 정보를 출발하는 항공기에게 제공한다.

3-9-10 이륙허가의 취소(Cancellation Of Takeoff Clearance)

필요시, 이미 발부한 이륙허가를 취소하고 조종사에게 그 이유를 알려야 한다. 항공기가 이륙활주를 시작한 경우, 안전상의 문제가 있을 때만 이륙허가를 취소한다.

관제용어 : CANCEL TAKE OFF CLEARANCE (이유).

제 10 절 도착절차 및 분리기준 (Arrival Procedures And Separation)

3-10-1 도착 정보(Landing Information)

도착항공기에게 필요한 최신 착륙정보를 제공하여야 한다. 조종사가 관련 ATIS 코드를 언급한 경우, 해당 ATIS에 포함된 착륙정보는 생략이 가능하며, 조종사가 “HAVE NUMBERS” 라고 말하면 활주로, 풍향풍속 및 고도계수정치는 생략할 수 있다. 착륙정보는 다음 사항을 포함한 착륙정보를 발부하여야 한다.

주기 : 조종사의 “HAVE NUMBERS” 용어 사용이 ATIS를 수신하였음을 의미하는 것은 아니다.

가. 특정 교통장주 정보(좌선회 장주 사용 시는 생략해도 무방함).

관제용어 : ENTER LEFT / RIGHT BASE.

STRAIGHT - IN.

MAKE STRAIGHT - IN.

STRAIGHT - IN APPROVED.

RIGHT TRAFFIC.

MAKE RIGHT TRAFFIC.

RIGHT TRAFFIC APPROVED. CONTINUE.

나. 사용 활주로.

다. 지상풍.

라. 고도계수정치.

참고 : 2-7-1 최신 고도계수정치

마. 기타 부가적인 정보.

바. 착륙 허가.

사. 부가적인 위치보고 요구. 위치보고 지점은 공중에서 용이하게 인지할 수 있는 현저한 지리적 픽스를 사용하여야 하는데, 구역지도(sectional chart)에 도시된 지점이 바람직하다. 이는 장주상의 어느 부분을 보고지점으로 사용하여서는 안 된다는 것은 아니다.

주기 : 어떤 지역은 시계비행 위치보고 지점이 구역항공지도 및 터미널(Terminal) 구역지도에 표기되어 있다. 지리적픽스를 선정함에 있어서 조종사가 터미널(Terminal) 구역에 익숙하지 않을 경우에는 지도에 표시된 시계비행 위치보고 지점으로 하는 것이 바람직하다.

아. 시계비행 최저치 이하의 기상상태인 경우, 운고(ceiling) 및 시정치.

자. 가능한 경우, 저고도 Windshear 조언.

참고 : 3-1-8 저고도 Windshear 조언

차. 활주로 제동상태 통보가 있을 시는 조종사 또는 공항운영자로부터 접수된 사용 활주로의 제동상태를 통보한다.

참고 : 3-3-5 활주로 제동상태 조언

3-10-2 관제탑에서의 접근정보 통보(Forwarding Approach Information By Non-Approach Control Facility)

가. 관제탑(Tower)은 당해 공항의 계기비행 관제권을 행사하는 관제기관에 다음 사항을 통보하여야 한다. 지역별 상황에 따라 합의서 또는 운영내규로 생략이 가능한 것으로 명기된 항목은 통보할 필요가 없다.

- 1) 도착항공기에게 시각(Visual) 접근을 허가할 경우.
- 2) 항공기 착륙시간.
- 3) 계기비행 계획서의 취소 사항.
- 4) 실패접근, 미보고 또는 도착지연 항공기에 관한 정보.
- 5) 사용 활주로.
- 6) 필요한 기상정보.

참고 : 7-4-1 시각(Visual) 접근

나. 기상상태가 운고(ceiling) 1,000피트, 시정 3마일 또는 가장 높은 선회접근 최저치 중에서 큰 것보다 낮을 때, 최근 기상인 ATIS 또는 접근관제소에 이미 통보한 것과 상이한 경우, 계기접근을 하는 항공기에게 최신 기상을 통보하여야 한다.

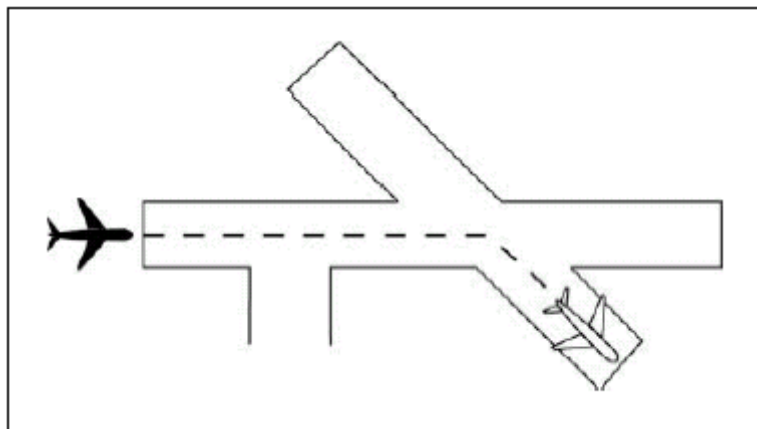
3-10-3 동일 활주로 상에서의 분리기준(Same Runway Separation)

가. 3-10-10 “Low Approach 고도제한” 에 의거 허가되어 있지 않는 한 또는 다음의 조건중 하나가 충족될 때까지 도착항공기가 착륙활주로 시단을 통과하지 않도록 하여, 도착항공기와 동일활주로를 사용하는 다른 항공기 간의 분리를 취하여야 한다.

- 1) 다른 항공기가 이미 착륙하여 활주로를 개방한 때 일출과 일몰사이에 관제사가 적절한 지형을 참고하여 거리를 확인할 수 있고, 다른 항공기가 이미 착륙한 경우, 착륙 활주로 시단으로부터 다음의 최소거리가 확보될 때, 활주로를 개방할 필요는 없다(그림 3-10-1 참고).

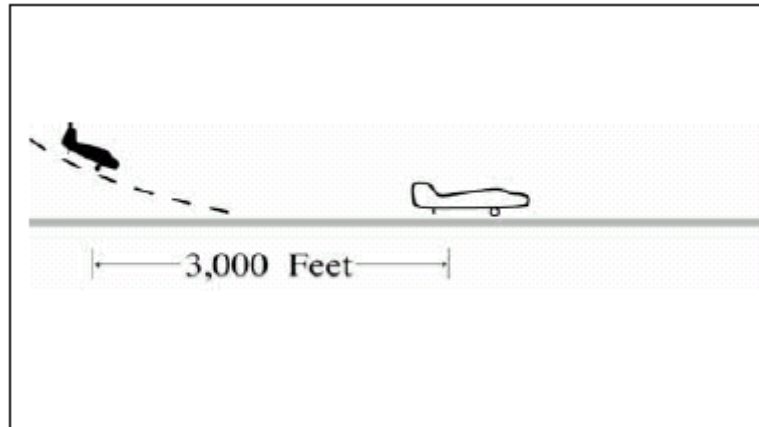
참고 : 용어의 정의 - 활주로 개방

그림 3-10-1 동일 활주로 분리



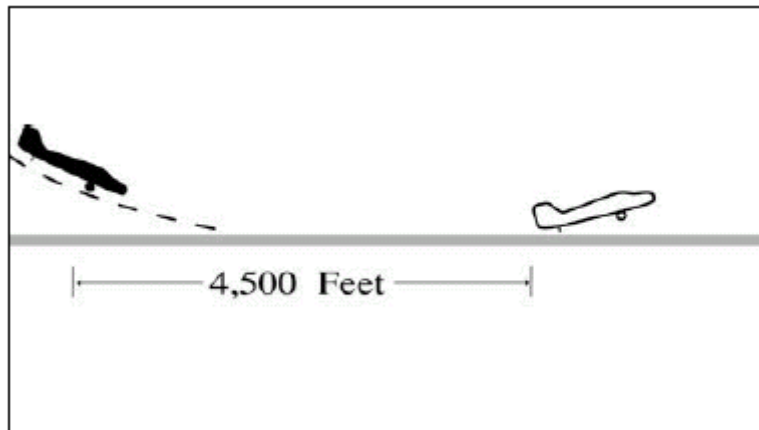
- 가) CAT I 항공기가 CAT I 또는 CAT II 항공기 뒤를 따라 착륙할 때 - 3,000피트(그림 3-10-2 참고).

그림 3-10-2 동일 활주로 분리



- 나) CAT II 항공기가 CAT I 항공기 또는 CAT II 항공기 뒤를 따라 착륙할 때 - 4,500 피트 (그림 3-10-3 참고).

그림 3-10-3 동일 활주로 분리



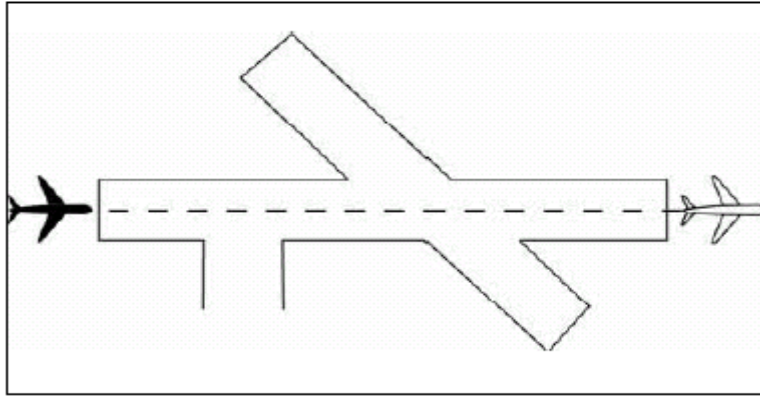
- 2) 다른 항공기가 출발 후, 활주로 종단을 통과한 때, 관제사가 적절한 지형을 참고하여 거리를 확인할 수 있고, 다른 항공기가 이미 이륙한 경우, 착륙활주로 시단으로부터 다음 최저거리가 확보될 때, 이륙항공기에게 활주로 종단을 통과시킬 필요는 없다.

- 가) CAT I 항공기가 CAT I 항공기 또는 CAT II 항공기 뒤를 따라 착륙할 때 - 3,000피트.

- 나) CAT II 항공기가 CAT I 또는 CAT II 항공기 뒤를 따라 착륙할 때 - 4,500피트.

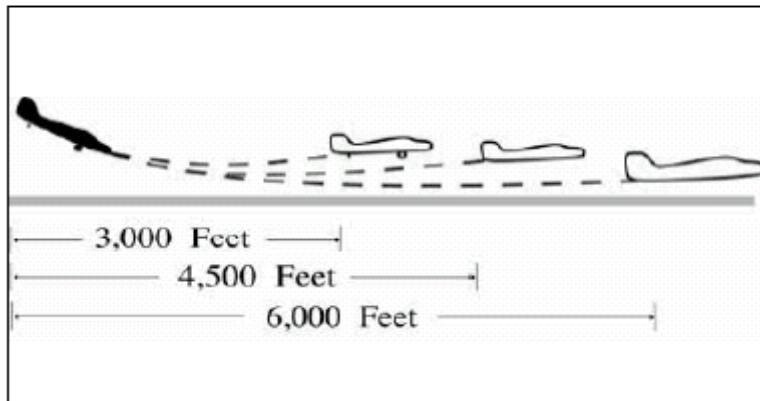
- 다) 양쪽 항공기중 한 항공기가 CAT III 항공기일 때 - 6,000피트(그림 3-10-4, 3-10-5 참고).

그림 3-10-4 동일 활주로 분리



- 3) 뒤따르는 항공기가 헬리콥터일 때, 거리최저치 사용 대신에 시계(Visual) 분리를 적용한다.

그림 3-10-5 동일 활주로 분리



항적난기류(Wake Turbulence) 적용

나. 항적난기류(Wake Turbulence) 주의정보와 항공기의 위치, 고도(알고 있는 경우), 비행방향을 통보해주어야 한다.

- 1) 2,500피트(760미터) 미만으로 떨어진 평행활주로나 동일 활주로 상에서 출발 하거나 도착하는 항공기에게 대형 제트항공기/B757에 대한 항적난기류 (Wake Turbulence) 주의정보와 항공기의 위치, 알고 있다면 고도, 비행방향을 통보해주어야 한다.
- 2) 2,500피트(760미터) 미만으로 떨어진 평행활주로나 동일 활주로 상에서 출발 하거나 도착하는 중형항공기 뒤를 따라 도착하는 소형 항공기에게 중형항공기에 대한 항적난기류(Wake Turbulence) 주의정보와 항공기의 위치, 알고 있다면 고도, 비행방향을 통보해주어야 한다.

참고 : AC 90-23, 12 Aircraft Wake Turbulence, Pilot Responsibility.
3-10-10 LOW APPROACH 고도제한

- 예 : 1. “Runway Two Seven Left cleared to land, caution wake turbulence, Heavy Boeing 747 Departing Runway Two Seven Right.”
2. “Number Two, follow Boeing 757 on two-mile final. caution wake turbulence.”

3-10-4 교차활주로상의 분리기준(Intersecting Runway Separation)

가. 하나의 활주로를 사용하는 도착항공기와 교차하는 활주로나 교차하지 않는 활주로를 사용하는 다른 항공기의 비행진로가 서로 교차할 경우, 다음 조건 중 한 가지가 충족될 때까지 도착항공기가 활주로 시단 또는 다른 항공기의 비행진로를 지나지 않도록 분리시킨다.

- 1) 선행 항공기가 이미 출발하여 교차지점 비행로를 지났거나 이륙하여 충돌회피 선회를 한 경우 (그림 3-10-6, 3-10-7 참고).

그림 3-10-6 교차 활주로 분리

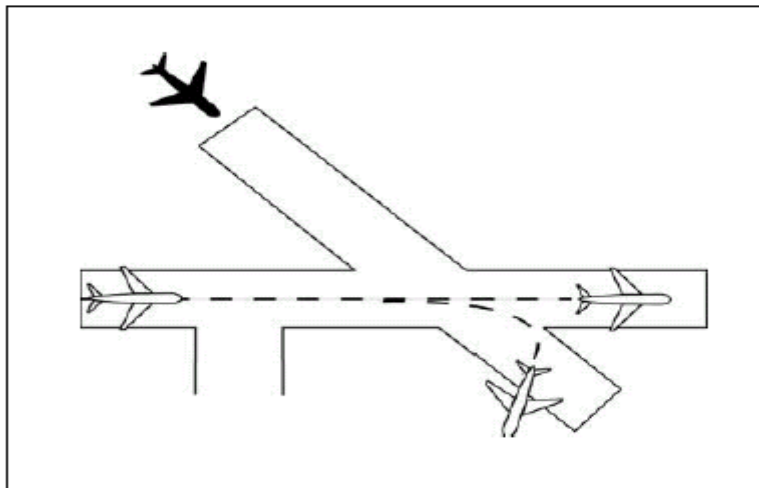
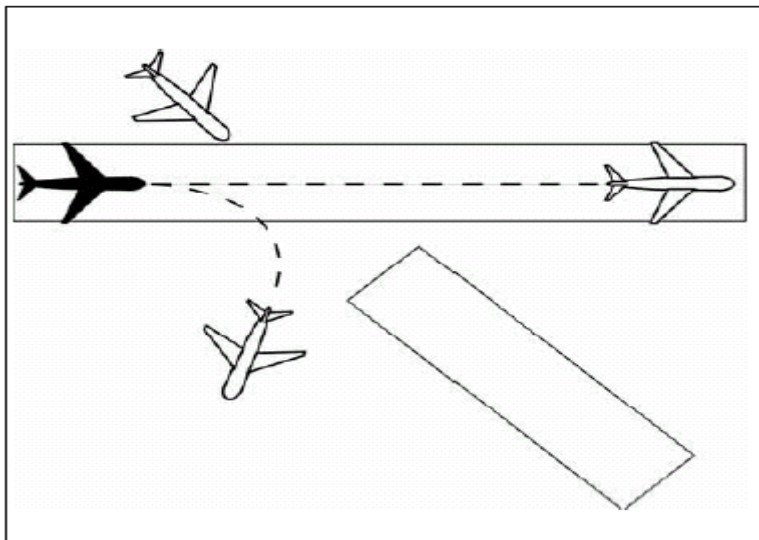


그림 3-10-7 교차 활주로 분리



- 2) 선행 도착 항공기가 착륙활주를 완료하여 착륙활주로로 개방하고, 교차지점/비행로에 대기할 예정 또는 교차지점/비행로를 이미 통과한 경우 (그림 3-10-8, 3-10-9 참조).

참고 : 용어의 정의 - 활주로 개방

그림 3-10-8 교차 활주로 분리

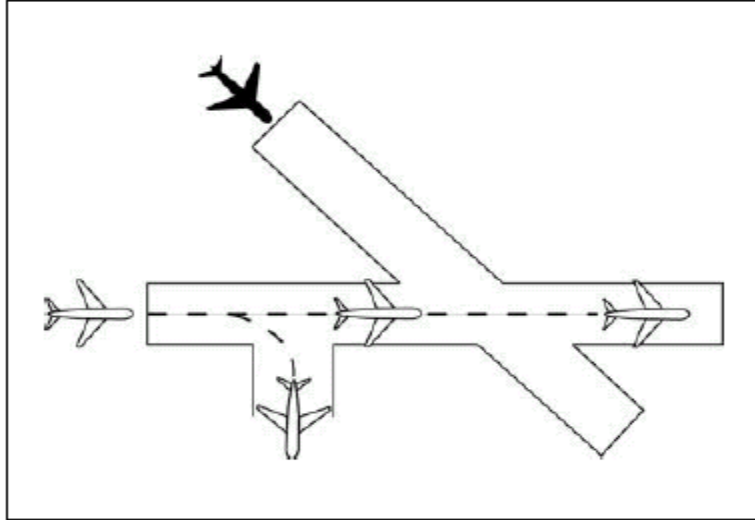
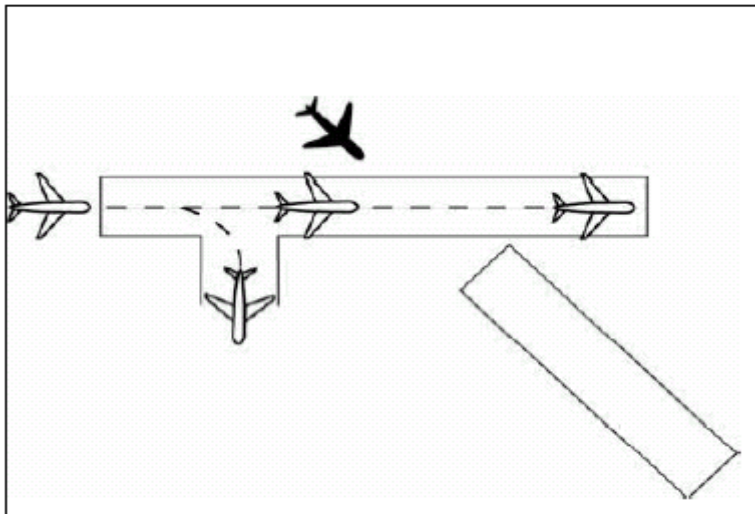


그림 3-10-9 교차 활주로 분리



나. [적용유보]

항공기는 다른 항공기가 교차활주로에서 착륙하는 동안 동시에 한 활주로에서의 이륙을, 다른 항공기가 교차 활주로에서 착륙할 때, 동시에 한 활주로에서 착륙을 또는 한 항공기가 교차하는 유도로 또는 LAHSO 절차를 사용하는 접근/이륙 비행경로와 같은 다른 사전 결정된 지점에서 착륙 후 대기를 허가할 수 있다. 동 절차는 항공교통관리자의 승인을 받아야 하며, 운영내규에 의거 적용한다. 다음 사항을 적용하여야 한다.

주기 : 이러한 절차의 적용은 이 절차에 수록된 다른 적절한 분리를 제공하는 관제사의 책임을 경감시키지 않는다.

참고 : FAAO 7210.3 10-3-7 LAHSO.

- 1) 동시 이 · 착륙은 시계비행상태에서만 실시할 것.
- 2) 착륙항공기에게 이륙항공기가 사용 중인 교차활주로 직전에서 대기할 것을 지시 한다. 동시착륙의 경우 및 운영상 이점이 있을 때, 경량급 항공기를 제한하여야 한다(알고 있다면). LAHSO 허가는 이용 가능한 착륙거리가 활주로상태에 따라 필요한 착륙거리(ALD : Available Landing Distance)를 초과하지 아니한 LAHSO 지시에 등록된 항공기에게만 발부하여야 한다.

관제용어 : HOLD SHORT OF RUNWAY (활주로 번호) (교통정보, 항공기 형식 또는 기타 정보).

주기 : 활주로 전체를 사용하거나 지정된 활주로와 다른 활주로를 사용하려는 조종사는 착륙하기 전에 항공교통관제기관에 통보하여야 한다.

- 3) 관련 두 항공기에게 교통정보를 발부하고 각각으로부터 응답을 받아야 한다. 제한된 항공기 조종사로부터 응답을 받지 아니한 경우, 대기지시의 복창을 요구한다.

예 1 : “Runway one eight cleared to land, hold short of runway one four left, traffic, F-Sixteen landing runway one four left.”

(제한된 항공기의 조종사가 복창을 하였을 때)

“Runway one four left cleared to land, traffic, C-One thirty landing runway one eight will hold short of the intersection.”

“Read back hold short instructions.”

예 2 : “Runway three six cleared to land, hold short of runway three three, traffic, C-One thirty departing runway three three.”

“Traffic, F-Sixteen landing runway three six will hold short of the intersection, runway three three cleared for takeoff.”

- 4) 항공기 요구시, 착륙활주로 시단(landing threshold)으로부터 대기지점까지의 측정된 거리를 50피트 단위로 버림하여 통보한다.

예 : “Five thousand fifty feet available.”

- 5) 위 “나” , “2” , “3” , “4” 의 조건은 가능한 한 조종사가 다른 조치를 취할 수 있도록 충분한 시간 전에 이루어져야 하며, 착륙허가 발부시간보다 늦지 않아야 한다.
- 6) LAHSO 활주로는 활주로 제동상태가 “GOOD” 미만 보고가 없는 LAHSO 지시에 규정한 물질이 없는 상태이다.
- 7) 교차지점에서 대기하도록 제한된 착륙항공기에는 배풍이 없으며 필요시 “calm” 으로 표현한다.

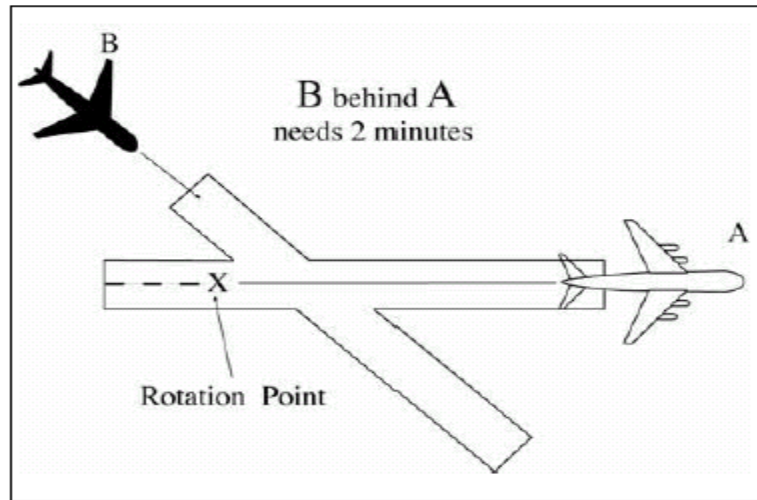
참고 : 2-6-5 무풍상태

- 8) 착륙거리를 필요로 하는 항공기는 현 LAHSO 지시에 등재되어있다.
- 9) STOL 항공기 운영은 항공기운영자와 조종사 간의 합의서에 따르거나 조종사는 STOL 항공기를 확인하여야 한다.

항적난기류(Wake Turbulence) 적용

다. 도착항공기가 이륙항공기 출발경로를 따라 비행할 경우, 교차활주로에서 출발하는 대형 제트항공기/B757 뒤를 따라 착륙하는 IFR/VFR 항공기를 2분 또는 해당 레이더 분리최저치에 의한 분리를 취하여야 한다(그림 3-10-10 참고).

그림 3-10-10 교차 활주로 분리

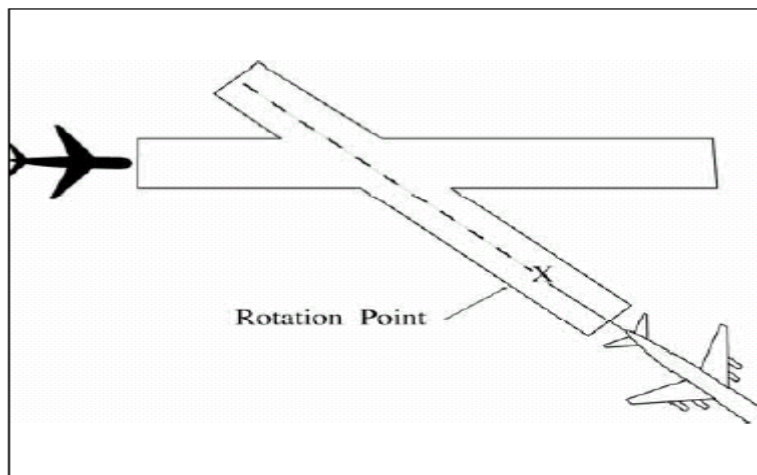


라. 다음의 항공기에게 대형 제트항공기/B757 항적난기류(Wake Turbulence) 주의 정보, 위치, 알려진 경우 고도, 비행방향을 제공하여야 한다.

참고 : AC 90-23, 12, Aircraft Wake Turbulence, Pilot Responsibility

- 1) 도착비행로가 대형제트기/B757의 이륙경로 및 기수부양지점(rotation point) 뒤로 통과하는 경우, 교차활주로 상에서 이륙 대형 제트항공기/B757 뒤에 착륙하는 IFR/VFR 항공기 (그림 3-10-11 참고).

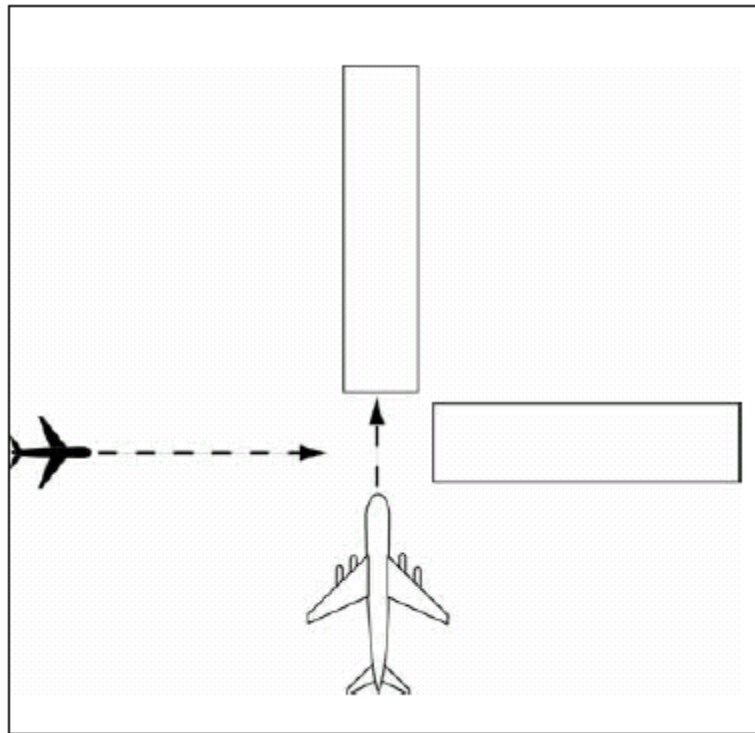
그림 3-10-11 교차활주로 분리



예 : “Runway Niner Cleared To Land, Caution Wake Turbulence, Heavy C-One Forty One Departure Runway One Five.”

- 2) 도착항공기 비행로가 교차할 경우, 도착 대형 제트항공기/B757 뒤에서 교차 활주로 상에 착륙하는 시계비행(VFR) 항공기 (그림 3-10-12 참고).

그림 3-10-12 교차활주로 분리



예 : “Runway Niner Cleared To Land, Caution Wake Turbulence Boeing Seven Fifty Seven Landing Runway Three Six.”

참고 : 7-4-4 복수활주로 접근

3-10-5 착륙 허가(Landing Clearance)

가. 착륙허가를 발부한다. 단, 둘 이상의 활주로를 사용중이거나 폐쇄활주로로 계기 접근을 할 때, 착륙활주로를 재강조하여 통보한다.

관제용어 : CLEARED TO LAND,

또는

RUNWAY (번호) CLEARED TO LAND.

참고 : ICAO DOC 4444 제12장 12.3.4.16 착륙

나. 동일활주로 상에 항공기가 대기 중일 때, 착륙, TOUCH AND GO, STOP AND GO, 제한되지 않은 Low Approaches가 허가된 가장 가까운 항공기에게 정보를 제공한다.

예 : “DELTA ONE, CLEARED TO LAND, TRAFFIC HOLDING IN POSITION.”

또는

“DELTA ONE, RUNWAY ONE EIGHT, CLEARED TO LAND, TRAFFIC HOLDING IN POSITION.”

다. 항공기에게 착륙, Touch And Go, Stop And Go, Low Approaches 등의 허가발부 시, 지상풍을 발부하여야 한다. 다른 활주로를 사용 중이거나 또는 사용할 예정인 다른 항공기와 충돌할 가능성이 있을 경우, 착륙 활주로를 재 강조하여 발부하여야 한다.

관제용어 : WIND (지상풍 방향 및 풍속), CLEARED TO LAND,

또는

WIND (지상풍 방향 및 풍속), RUNWAY(방향) CLEARED TO LAND.

주기 : 착륙허가는 착륙활주로 상에서 적절한 분리가 확실히 이루어진다는 의미이다. 착륙허가는 사전에 발부된 제한사항을 해제하는 것은 아니다.

라. 관제사/지상요원의 육안확인 목적으로 조종사가 관제탑 또는 기타 관측지점으로의 비행을 요구하는 경우.

관제용어 : REQUEST LOW PASS (이유) …… 조종사 송신

CLEARED LOW PASS.

참고 : ICAO DOC 4444 제12장 12.3.4.16 착륙

3-10-6 예측 분리(Anticipating Separation)

선행항공기 위치확인이 가능하고 선행항공기가 착륙활주로 시단을 통과할 때, 규정된 활주로 분리가 확보된 것으로 판단될 경우, 착륙 순서에 의거하여 뒤따라서 접근하는 항공기에 대한 착륙허가 발부를 지체할 필요는 없다. 사전에 정보가 발부되지 않았을 때, 뒤따르는 항공기에게 교통정보를 제공하여야 하며, 적절하게 항공기(traffic)를 대기 지점에서 대기시키거나 혹은 착륙 항공기가 도착하기 전에 출발시킨다.

예 : “Asiana Two Forty-Five cleared to land, number two following Korean air Boeing Seven-Twenty-Seven two mile final, traffic will depart prior to your arrival.”

“Asiana Two Forty-Five cleared to land, number two following Korean air Boeing Seven-Twenty-Seven two mile final, traffic will be an MD82 holding in position.”

“Asiana Two Forty-Five cleared to land, following Korean air Boeing Seven-Twenty-Seven two mile final, traffic will depart prior to your arrival.”

주기 : 접근관제소에 의하여 도착순서가 배정되는 관제탑에서 착륙순서를 배정한다.

참고 : 3-3-2 폐쇄/불안전한 활주로 정보

3-10-5 착륙 허가

3-10-7 육안 확인 되지 않는 항공기에 대한 착륙허가

(Landing Clearance Without Visual Observation)

육안확인이 가능한 지점에서 도착항공기가 위치보고를 하였으나 육안확인이 되지 않을 때, 착륙허가와 함께 당해 항공기가 확인되지 않고 있음을 조언하고, 착륙할 활주로를 재발부하여야 한다.

관제용어 : NOT IN SIGHT, RUNWAY (활주로 번호) CLEARED TO LAND.

주기 : 공식 인가된 관제탑레이더 전시기 상의 항공기 관측은 육안관측 기준을 충족한다.

3-10-8 착륙허가의 보류(Withholding Landing Clearance)

항공기가 항공규칙을 위반하고 있다고 간주될지라도 무한정으로 착륙허가를 보류하여서는 안 된다. 비행규정 위반이 뚜렷하다 할지라도 이는 비상상황으로 인한 결과일 수 있다. 어떠한 경우에도 조종사를 최대한으로 도와야 한다.

3-10-9 활주로 개방(Runway Exiting)

가. 항공기가 착륙한 후 적당한 시기에 활주로를 개방할 장소를 지시하고, 교통상황에 따라 항공기에게 유도로 또는 활주로 진입 전 대기지점에서 대기하도록 조언하여야 한다.

관제용어 : TURN LEFT/RIGHT (taxiway/runway).

또는

IF ABLE, TURN LEFT/ RIGHT (taxiway/runway).

그리고 필요시

HOLD SHORT OF (runway).

주기 : 활주로 개방 또는 지상활주 지시는 항공기가 접지 전 또는 접지 직후에 발부하여서는 안 된다.

나. 다음과 같은 경우 국지관제사는 지상 활주 지시를 하여야 한다.

- 1) 항공기가 지상관제주파수로 변경하기 전에 항공교통관제지시의 준수가 요구될 때
- 2) 항공기가 착륙활주로 개방을 위하여 사용 활주로 진입이 요구될 때

예 : “Korean Air Ten Forty Two, turn right next taxiway, cross runway two one, contact ground point seven.”

“Korean Air Ten Forty Two, Turn right on Alfa/next taxiway, Cross Bravo, Hold short of Charlie, Contact ground point seven.”

주기 1 : 항공교통관제기관에서 다른 지시를 하지 않는 한 항공기는 활주하여 활주로를 개방하여야 한다. 항공교통관제기관에 의하여 허가되지 않았다면 조종사는 착륙활주로에서 교차활주로로 개방하여서는 안 된다. 항공교통관제기관의 지시가 없는 경우, 항공기가 다른 유도로/주기장으로 진입이 요구된다 할지라도 착륙활주로와 연관된 정지위치표지(hold position marking)를 벗어나 착륙활주로를 개방하여야 한다. 이는 항공기에게 착륙활주로를 개방 후 즉시 유도로/주기장 횡단을 허가하는 것은 아니다.

주기 2 : 항공기가 활주로를 개방할 때, 주변 확인 책임은 조종사에게 있다.

다. 항공기가 착륙활주로 개방을 위하여 교차지점으로의 진입이 요구되면 지상/국지관제사는 유도로/활주로/주기장의 교차지점을 보호하여야 한다.

참고 : *FAAO 7210.3 10-1-7 운영중인 활주로 이용*

라. 조종사로부터 복창을 받지 아니한 경우, 활주로 진입 대기지시 복창을 요구하여야 한다.

예 : “Asiana Four Ninety two, Turn left at taxiway Charlie, Hold short of Runway 27 Right.”

또는

“Asiana Four Ninety two, turn left at Charlie, hold short of Runway 27 Right.”

“Asiana Four Ninety two, Roger.”

“Asiana Four Ninety two, Read back hold instructions.”

주기 : 대기 복창지시는 관제사가 필요하다고 판단 시, 이동지역 어느 지점에서나 요구할 수 있다.

3-10-10 LOW APPROACH 고도제한(Altitude Restricted Low Approach)

공항상공 500피트 이상으로 고도가 제한된 저고도 통과비행은 이륙지점에 있는 항공기 또는 출발항공기 상공을 제외하고는 허가할 수 있다. 공항 관련부서가 저고도 통과비행에 관한 사항을 인원에 대하여 조언하지 않는 경우, 당해 인원 상공으로 고도가 제한된 저고도 접근을 허가하여서는 안 된다. 접근항공기에게 지상교통, 인원 또는 장비의 위치를 통보하여야 한다.

주기 1 : 500피트 고도제한은 최저고도이다. 정당한 이유가 있을 때, 당해 고도 이상을 사용하여야 한다. 예를 들면 1,000피트는 대형 항공기에게는 활주로 상공 또는 활주로 가까이 있는 소형항공기 또는 보호받지 않은 인원 상공으로 운행하기에 적절한 고도이다.

주기 2 : 이런 허가는 앞의 착륙 또는 지상 활주하는 항공기 상공으로 고도제한 저고도 접근을 포함한다. 제한된 저고도 접근은 이륙위치에 있는 항공기나 출발하는 항공기 상공에는 허가되지 않는다.

관제용어 : CLEARED LOW APPROACH AT OR ABOVE (고도).

TRAFFIC (기종 및 위치).

참고 : 3-1-5 활주로상의 차량, 장비 또는 인원

3-1-6 교통정보

3-2-1 빛총신호

3-3-3 적시정보

3-9-4 이륙위치에서의 대기

3-10-3 동일 활주로 상에서의 분리기준

3-10-11 축소장주(Closed Traffic)

연속적인 운용을 위한 조종사의 축소장주사용 요구에 대하여 국지 교통상황에 따라서 허가 또는 거부할 수 있다.

관제용어 : LEFT/ RIGHT (요구시) CLOSED TRAFFIC APPROVED. REPORT(요구 위치), 또는

UNABLE CLOSED TRAFFIC (요구되는 추가 정보).

주기 : 합의서 또는 다른 국지 운영절차에 의하여 활주로 및 다른 지역에 헬리콥터 이용을 위한 별도의 교통장주를 수립할 수 있다

참고 : 3-7-4 활주로 근접대기
 3-9-4 이륙위치에서의 대기
 3-10-3 동일 활주로 상에서의 분리기준

3-10-12 원형접근(Overhead Maneuver)

원형접근을 수행할 항공기에게 다음 사항을 발부하여야 한다.

가. 장주고도 및 선회방향표준장주이거나 조종사가 비표준 절차에 익숙함을 관제사가 알고 있을 때, 장주고도나 선회방향 또는 둘 다 생략할 수 있다.

관제용어 : PATTERN ALTITUDE (고도). RIGHT TURNS.

나. 첫 접근지점에서의 보고요구

관제용어 : REPORT INITIAL.

다. Break 정보 및 조종사 보고 요구. 비표준 장주이면 Break 지점만 명시 한다. 교통상황 또는 기타 필요시 조종사에게 “Break” 지점에서 보고를 요구한다.

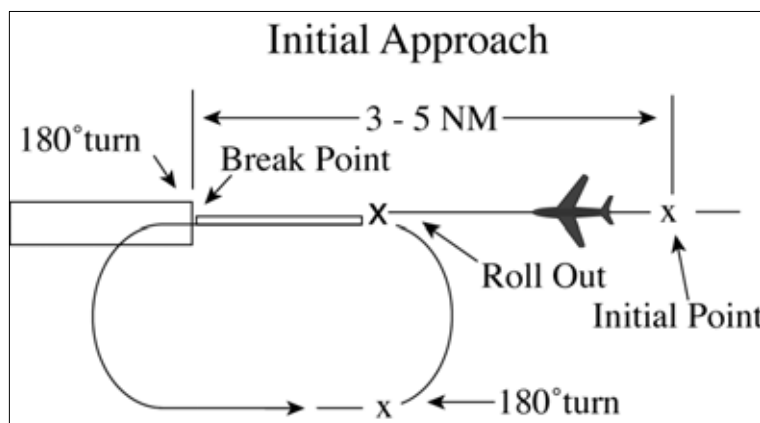
관제용어 : BREAK AT (명확한 지점).

REPORT BREAK.

라. 원형접근(overhead maneuver) 장주는 항공기가 운영상 필요성이 있는 공항에 수립되며, 원형접근(overhead maneuver) 장주를 진입하는 항공기는 시계비행(VFR) 항공기로서 첫 접근 부분의 “initial point”에 도착시 계기비행(IFR)계획서는 취소된다. 표준 원형접근(overhead maneuver) 장주가 수립되어 있으나 원형접근(overhead maneuver)을 허가할 수 없다면, 항공기에게 통상적인 장방형 장주(rectangular patterns)로 진입하도록 허가할 수도 있다.

주기 : 관제탑 기능이 없는 공항으로 접근하는 항공기는 원형접근(overhead maneuver) 시작 전 또는 착륙 후에 계기비행(IFR)계획을 취소하여야 한다.

그림 3-10-13 OVERHEAD MANEUVER



예 : “Air Force three six eight, Runway Six, Wind zero seven zero at eight, pattern altitude six thousand, report Initial.”

“Air Force Three Six Eight, Break at midfield, report break.”

“Air Force Three Six Eight, Cleared to land.”

“Alfa Kilo Two Two, Runway Three One, Wind three three zero at One Four, Right turns, Report Initial.”

“Alfa Kilo Two Two, Report Break.”

“Alfa Kilo Two Two, Cleared to land.”

마. 원형접근(overhead maneuver) 장주가 이륙 또는 실패접근 항공기의 경로까지 연장될 경우, 충돌방지를 위하여 적시에, 적극적인 관제사 조치가 요구된다. 이러한 경우가 빈번히 발생할 때, 국지절차 또는 협조사항은 적절한 합의서, 운영내규, 기지 비행교범 등에 언급하여야 한다.

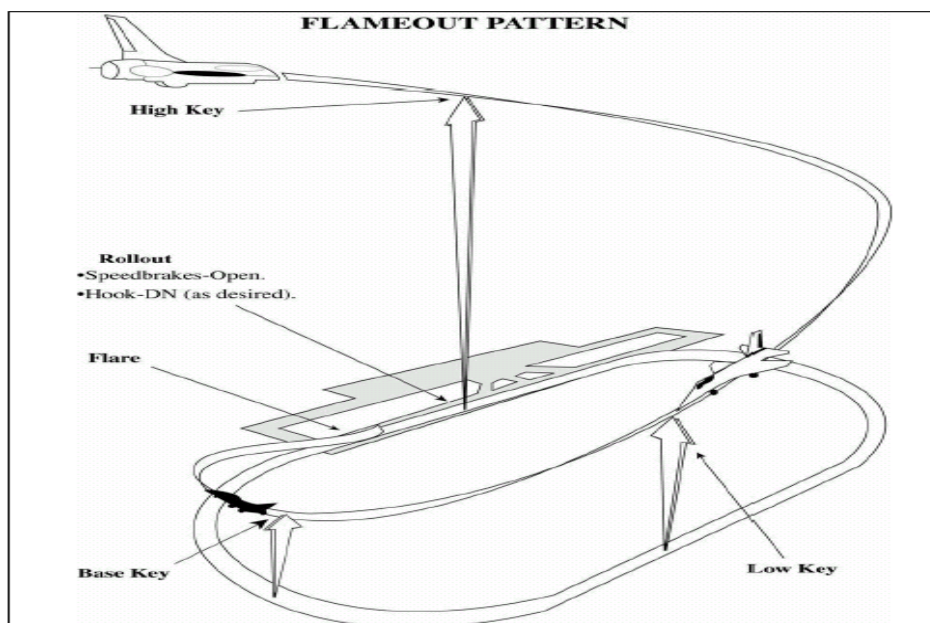
3-10-13 가상 엔진정지(SFO) 비행/준 비상 접근훈련

(Simulated Flameout Approaches /Practice Precautionary Approaches)

가. 다음 조건이 부합되면 군용항공기에게 가상 엔진정지비행/준 비상 접근 훈련을 허가할 수 있다.

- 1) 운영내규(국지절차) 또는 군당국과 관련 항공교통관제기관 간 다음 내용에 관한 합의서가 있는 때:
 - 가) 협조, 시행, 비행 승인절차.
 - 나) 시설 상호 간 서면 합의된 교통정보 교환 또는 발부에 관한 사항.
 - 다) 절차상에 가상 엔진정지(SFO)/비상착륙장주(ELP)가 종료되거나/종료되지 않을 지점 언급(그림 3-10-14 및 3-10-16 참고).
- 2) 엔진정지 기동구역 내에서 또는 그 인접공역에서 관제탑 관제사와 무선교신이 유지되거나 육안으로 식별되는 항공기에 대한 교통정보는 가상엔진정지(SFO)/비상착륙장주(ELP) 항공기와 다른 관련 항공기에게 제공된다.
- 3) 관제사는 관련 항공기의 High-Key 고도 또는 준 비상 접근훈련 시, 접근을 허가하기 전에 기동고도를 확보하여야 한다(그림 3-10-14 및 3-10-16 참고).

그림 3-10-14 FLAMEOUT PATTERN



주기 1 : 준비상접근훈련/가상엔진정지접근(SFO)/비상착륙장주(ELP)는 특정 항공기에게만 인가된다. 그러나, 준 비상접근 훈련은 엔진고장의 가능성이 있다고 간주되는 모든 항공기가 실시할 수 있다. 준 비상접근 훈련 기동구역/고도는 가상엔진정지접근(SFO)/비상착륙장주(ELP) 기동구역/고도와 일치하지 않을 수 있다.

주기 2 : 가상엔진정지(SFO)접근/비상착륙장주(ELP)는 일반적으로 높은 강하율을 요구한다. 따라서 항공기 전방 및 하방 시정은 매우 제한된다.

주기 3 : 항공기가 가상엔진정지(SFO) 접근/비상착륙장주(ELP) 접근을 위한 장주 조정은 가상엔진정지(SFO)접근 및 비상착륙장주(ELP) 훈련 효과에 영향을 준다.

참고 : 4-8-12 Low App And Touch-And-Go

FAAO 7610.4 9-3-7 “SFO/FLP 운영”

나. 원형(overhead) 가상엔진정지(SFO) 접근/비상착륙장주(ELP) 접근

1) 진입지점에서 보고 요구

관제용어 : REPORT HIGH/LOW KEY (as appropriate).

2) Low Key에서 보고요구

관제용어 : REPORT LOW KEY.

3) Low Key에서 저고도 접근허가나 대체지시를 발부한다.

참고 : 3-8-1 순서 및 간격 기준의 적용

10-1-7 군 전투기의 비행 중 비상상황

FAAO 7610.4 9-3-7 SFO/ELP 운영

다. 직진입 가상 엔진정지(SFO) 접근

1) 직진입 가상 엔진정지(SFO) 접근을 수행하는 항공기에게 위치보고를 요구한다.

관제용어 : REPORT (거리) MILE SIMULATED FLAMEOUT FINAL.

2) Final상 적절한 지점(일반적으로 3마일 보다 근접되지 않은)에서 저고도 접근 허가나 대체지시를 발부한다(그림 3-10-15 참고).

그림 3-10-15 STRAIGHT-IN FLAMEOUT PATTERN

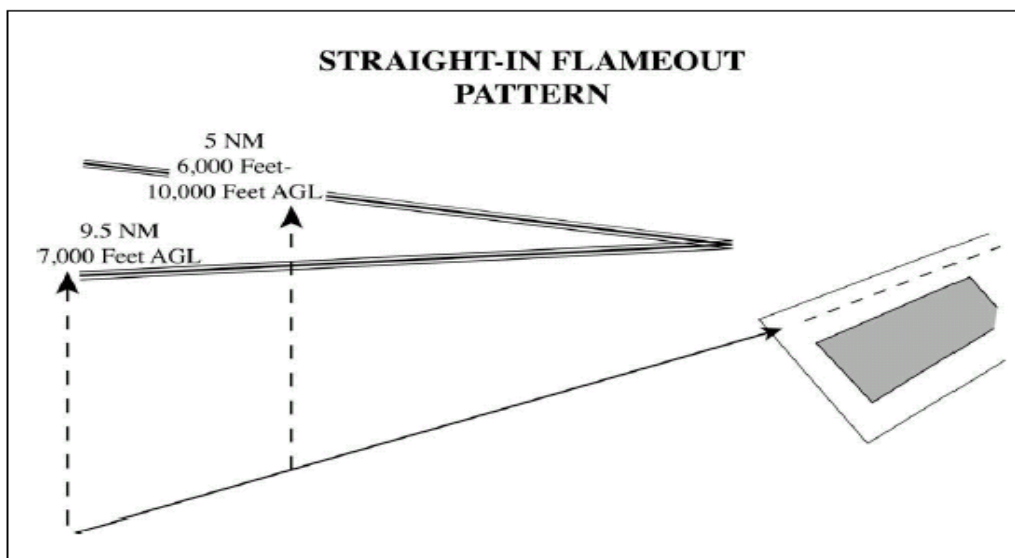
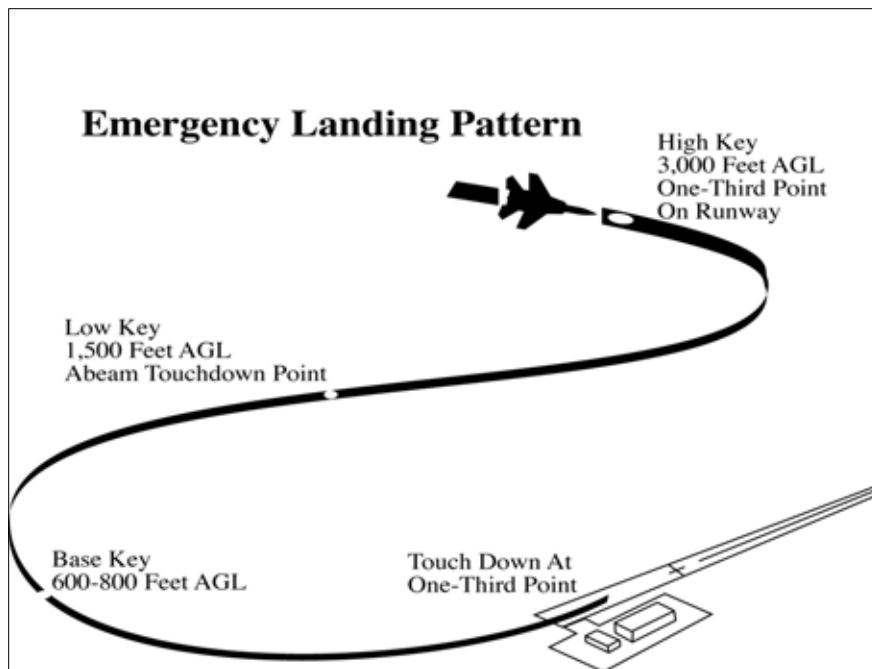


그림 3-10-16 비상착륙장주(Emergency Landing Pattern)



제 11 절 헬리콥터 운영절차(Helicopter Operations)

3-11-1 지상활주 및 지상이동 (TAXI And Ground Movement Operation)

가. 바퀴달린 헬리콥터가 지상에서 활주할 필요가 있을 때는 3-7-2 “지상활주 및 지상운행”의 관제용어를 사용하여야 한다.

주기 : 지상활주는 hover-taxing보다 연료 소모가 적으며 공기의 난기류를 최소화한다. 그러나 안전을 고려하여 표면이 고르지 못한 지형에서 공중활주(hover/air taxi)가 필요하다. 헬리콥터(대개 3개 이상의 주 회전 날개를 가진 모형)는 “지표반향(ground resonance)”을 일으키게 되어 간헐적으로 심한 피해와 파손을 막기 위하여 지표에서 바로 이륙할 수 있다.

나. 헬리콥터/수직 이·착륙 항공기가 20노트 미만의 속도로 지표면효과가 있는 지역에서 이동을 요구하거나 이동이 필요한 경우, 3-7-2 “지상활주 및 지상운행”의 관제용어로 적절히 보완된 다음의 관제용어를 사용하여야 한다.

관제용어 : HOVER-TAXI (3-7-2 “지상활주 및 지상운행”의 용어로 적절히 보완된 용어).

CAUTION(먼지, 눈보라, 지상부스러기, 경향공기활주, 사람 등).

주기 : Hover taxiing은 연료 소모율이 높으며, 대형, 중형 헬리콥터일수록 하류 난기류(down wash turbulence : 지표면효과로 인하여 발생)가 현저히 증가한다.

참고 : 용어의 정의 - Hover taxiing(공중활주),

AIM 4-3-17 “공항 내 시계비행(VFR) 헬리콥터 운영”

다. 헬리콥터가 통상 100피트 AGL 미만에서 20노트 이상의 속도로 한 지점에서 다른 지점으로 신속한 이동이 요구되거나 필요할 때는 3-7-2 “지상활주 및 지상운행”의 관제용어와 적절히 보완된 다음 관제용어를 사용하여야 한다.

관제용어 : AIR-TAXI : VIA (요구된 방향 또는 지정된 경로)

TO (위치, 헬리포트, 헬리패드, 운영/이동구역, 사용/비사용 활주로).

AVOID (항공기/차량/인원).

필요시,

REMAIN AT OR BELOW (고도).

CAUTION (항적난기류(Wake Turbulence) 또는 다른 이유).

LAND AND CONTACT TOWER,

또는

HOLD FOR (이유 : 이륙허가, 투하, 착륙/활주 항공기 등).

주기 : 공중활주(Air taxi)는 지상상황이 허락할 때, 공항에서의 헬리콥터가 선호하는 운항 방식이다. 공중활주(Air taxi)는 조종사가 20노트 이상의 속도로 지표 위를 공중활주(hover taxi) 또는 비행하여 진행하는 것을 허가하는 것이다. 그 밖에 필요시 또는 지시받지 않았다면, 조종사는 100피트 AGL 이하를 유지하여야 하며, 운항 시 안전 고도/운항 속도를 선택할 전적인 책임이 있다.

참고 : 용어의 정의 - Air Taxi

AIM 4-3-17 공항 내에서의 시계비행(VFR) 헬리콥터 운항

항적난기류(Wake Turbulence) 적용

라. 소형항공기 또는 헬리콥터가 지상활주 또는 hover taxi하는 헬리콥터에 근접하여 활주하는 것을 허가하여서는 안 된다.

참고 : AC 90-23, 10, 11 항공기 항적난기류(Wake Turbulence)

3-11-2 헬리콥터 이륙허가(Helicopter Takeoff Clearance)

가. 필요시, 부가지시와 함께 주 활주로 이외의 이동지역 또는 주 활주로 지역의 반대 방향으로 헬리콥터의 이륙허가를 발부하여야 한다. 가능한 경우 언제든지 연장 공중활주(hover-taxi/air-taxi) 운행 대신에 이륙허가를 발부하여야 한다.

관제용어 : (현재 위치, 유도로, 헬리패드, 번호) MAKE RIGHT / LEFT TURN FOR (방향, 방위점, 진로, 항행안전시설 레디얼) DEPARTURE / DEPARTURE ROUTE (번호, 명칭 또는 코드), AVOID (항공기/차량/사람),

또는

REMAIN (방향) OF (사용 활주로, 주기장, 승/하차장 등).

CAUTION (동력선, 나무, 항적난기류(Wake Turbulence) 등)

CLEARED FOR TAKE OFF.

나. 이동지역 이외의 지역(nonmovement areas)에서 이륙 요청이 있을 때, 관제사가 당해 운항이 합당할 것으로 판단되는 경우, 위 "가"의 이륙허가 대신 다음 관제용어를 사용하여야 한다.

관제용어 : PROCEED AS REQUESTED, USE CAUTION (사유와 적절한 추가 조언).

다. 육안 확인이 불가능한 지역, 헬리콥터용으로 인가되지 않은 지역, 야간에 조명 시설을 갖추지 않은 이동지역 이외의 지역 또는 공항에서 떨어진 지역으로부터 이륙허가 요청이 있을 때, 교통상황에 문제가 없는 경우, 다음의 관제용어를 사용하여야 한다.

관제용어 : DEPARTURE FROM (요구된 위치) WILL BE AT YOUR OWN RISK (이유 및 필요한 추가 지시).

라. 조종사가 요구하지 않는 한, 배풍이 5노트를 초과할 때, Down wind 이륙허가를 발부하여서는 안 된다.

주기 : 주어진 지점에서 주어진 방향으로의 조종사 이륙요청은 그러한 요구에 해당된다.

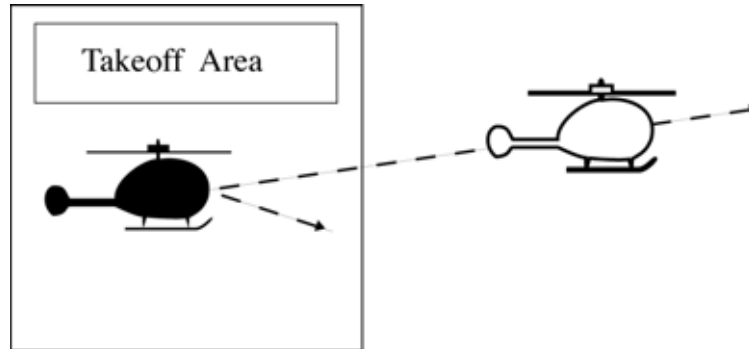
3-11-3 헬리콥터 출발분리(Helicopter Departure Separation)

다음 조건 중 한 가지가 이루어질 때까지 이륙을 유보시켜, 다른 헬리콥터로부터 출발하는 헬리콥터를 분리시켜야 한다.

주기 : 공항경계선(boundary) 내에서 공중활주(air-taxiing) 운행을 실시하는 헬리콥터는 지상 활주하는 항공기로 간주한다.

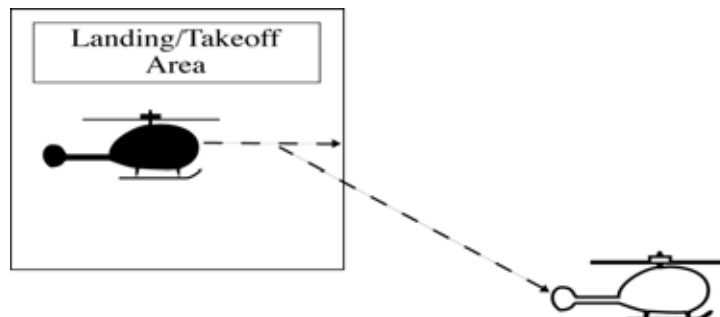
가. 선행 출발 헬리콥터가 이륙구역을 이탈할 경우 (그림 3-11-1 참고)

그림 3-11-1 헬리콥터 출발 분리



나. 선행 도착 헬리콥터가 착륙구역을 활주 완료할 경우 (그림 3-11-2 참고)

그림 3-11-2 헬리콥터 출발 분리



3-11-4 헬리콥터 도착 분리(Helicopter Arrival Separation)

다음 조건이 충족 될 때까지 도착하는 헬리콥터의 착륙을 유보시켜, 다른 헬리콥터와 도착하는 헬리콥터 간에 분리를 취하여야 한다.

가. 선행 도착 헬리콥터가 착륙하여 정지하였거나 착륙지역을 이탈 완료한 때(그림 3-11-3, 3-11-4 참고)

그림 3-11-3 헬리콥터 도착 분리

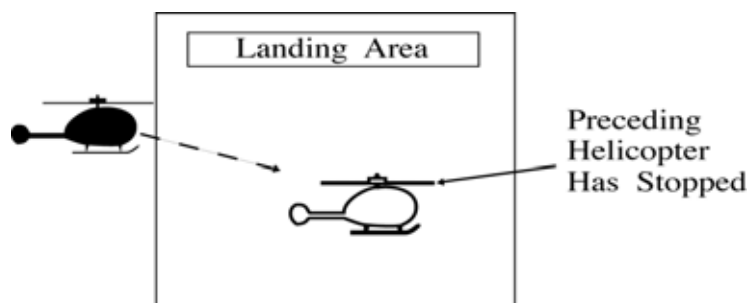
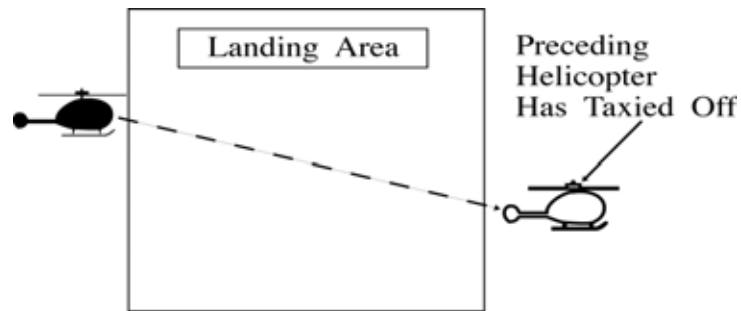


그림 3-11-4 헬리콥터 도착 분리



나. 선행 출발 헬리콥터가 이륙 후 착륙구역을 이탈한 후. (그림 3-11-5 참고)

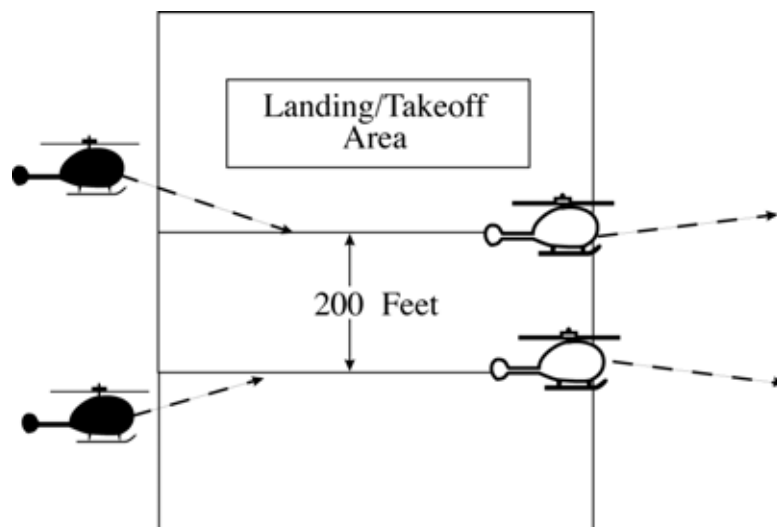
그림 3-11-5 헬리콥터 도착 분리



3-11-5 동시 착륙 또는 이륙(Simultaneous Landings Or Takeoffs)

착륙 또는 이륙지점이 200피트 이상 떨어져 있고 비행로가 겹치지 않는 경우, 헬리콥터에게 동시 착륙 또는 이륙을 허가한다. 200피트 최저치 확인을 위하여 지상 표지물을 참고하거나, 한 헬리콥터에게 다른 헬리콥터와 200피트 간격을 유지할 것을 지시한다 (그림 3-11-6 참고).

그림 3-11-6 헬리콥터 동시 착륙 또는 이륙



3-11-6 헬리콥터 착륙 허가(Helicopter Landing Clearance)

가. 필요시 부가지시와 함께 주활주로 이외의 운항지역이나 주활주로 지역의 반대 방향으로 헬리콥터의 착륙허가를 발부하여야 한다. 가능한 언제라도 연장 공중활주(hover-taxi/air-taxi) 대신에 착륙허가를 발부하여야 한다.

관제용어 : MAKE APPROACH STRAIGHT-IN / CIRCLING LEFT / RIGHT
TURN TO (위치, 활주로, 유도로, 헬리패드, 횡단지역) ARRIVAL /
ARRIVAL ROUTE (번호, 이름, 또는 코드).
HOLD SHORT OF (사용활주로, 활주로중앙 연장선, 기타).
REMAIN (방향/거리 ; 예 700 피트, 1 1/2 miles) FROM (활주로,
활주로중앙선, 다른 헬리콥터/항공기).
CAUTION (동력선, 등화표시가 없는 장애물, 항적난기류(Wake
Turbulence) 등).
CLEARED TO LAND.
CONTACT GROUND.
AIR TAXI TO RAMP.

나. 이동지역 이외의 지역(nonmovement areas)으로 착륙요청을 받은 경우, 관제사가 당해 착륙이 합당한 것으로 판단하는 경우, 위 “가”의 착륙허가 대신에 다음 관제용어를 사용하여야 한다.

관제용어 : PROCEED AS REQUESTED, USE CAUTION (이유와 적절한 추가 지시).

다. 육안 관측되지 않은 지역, 헬리콥터 사용 비인가 지역, 야간 조명시설이 없는 이동 지역 이외의 지역 또는 공항에서 멀리 떨어진 지역에서, 헬리콥터가 착륙 요청을 하였을 때, Traffic 상에 문제가 되지 않는다면, 다음의 관제용어를 사용한다.

관제용어 : LANDING AT (요구 위치) WILL BE AT YOUR OWN RISK(이유 및
필요한 추가 지시).
TRAFFIC (적절히),
또는
TRAFFIC NOT A FACTOR.

라. 조종사가 요구하지 않는 한, 배풍이 5노트를 초과할 때, Down wind 착륙허가를 발부하여서는 안 된다.

주기 : 주어진 방향으로 주어진 지점에 착륙키 위한 조종사의 요구는 위의 요구에 해당된다.

제 12 절 수상 활주로 운영(Sea Lane Operations)[적용 유보]

제 4 장 계기비행 (IFR)

제 1 절 항행안전시설 사용 제한 (NAVAID Use Limitations)

4-1-1 고도와 거리의 한계(Altitude And Distance Limitations)

설정된 항공로 또는 비행로 이외의 비행로를 배정할 때, 관제구역 내의 어떤 위치에서도 아래 표에 명시된 거리의 한계를 초과할 수 없다.

(고도와 거리한계, 표 4-1-1, 4-1-2, 4-1-3 참고)

(고도와 거리한계의 정확한 적용, 그림 4-1-1, 4-1-2 참고)

참고 : 4-1-5 픽스 사용

5-6-2 레이더 유도 방법

표 4-1-1 VOR/VORTAC/TACAN 이용 가능 고도 및 반경

Class	Altitude	Distance (miles)
T	12,000 and below	25
L	Below 18,000	40
H	Below 14,500	40
H	14,500 - 17,999	100
H	18,000 - FL 450	130
H	Above FL 450	100

표 4-1-2 L/MF RADIO BEACON(RBN) 모든 고도에서의 이용 반경

Class	Power (watts)	Distance (miles)
CL	Under 25	15
MH	Under 50	25
H	50 - 1,999	50
HH	2,000 or more	75

표 4-1-3 ILS 적용높이 및 거리

Height(feet) Above Transmitter	Distance (miles from transmitter)
4,500	10 (for glideslope)
4,500	18 (for localizer)
* 위 최저치와 다르다면 최근 비행점검 높이/고도제한 사항을 사용한다.	

그림 4-1-1 고도와 거리한계의 적용 [적용 1]

CORRECT APPLICATION

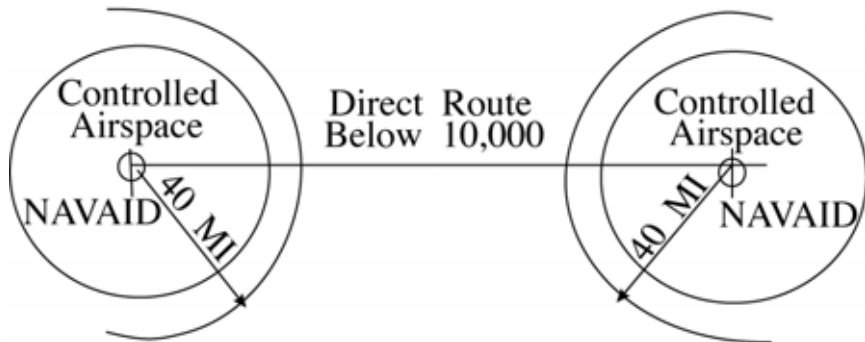
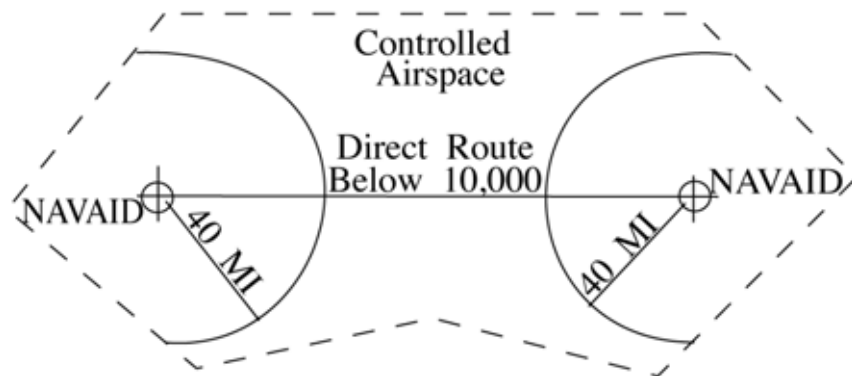


그림 4-1-2 고도 및 거리한계의 적용 [적용 2]

INCORRECT APPLICATION



4-1-2 예외 사항(Exceptions)

고도와 거리의 한계는 다음의 조건 중 하나를 충족하는 경우, 적용이 불필요하다.

가. 항공교통관제기관의 권고 또는 조종사의 요구에 의하여 비행경로 항행계획이 수립된 경우, 다음의 업무가 제공될 때:

- 1) 레이더 감시 (monitoring).
- 2) 필요시, E, /F, /G, /R 장비를 탑재하지 않은 항공기에 대한 진로안내(course guidance).

주기 1 : 4-4-1 “비행로의 사용”은 FL450 이하의 임의지역항법비행로(random RNAV)에서 운항하는 항공기에게 레이더 감시업무를 제공할 것을 요구하고 있으며, 5-5-1 “적용”은 임의지역항법비행로(random RNAV) 상의 FL450 이하에서 운항하는 항공기에게 레이더 분리를 제공할 것을 요구하고 있다.

주기 2 : 항행안전시설의 고도 또는 거리기준의 한계범위를 초과하여 허가를 발부할 때, 관제사는 다른 항공기 또는 다른 구역으로부터 분리 유지할 책임을 지는 동시에 예상 비행로로부터 현격한 이탈과 관계되는 정보 및 조언을 항공기에게 제공할 책임이 있다.

참고 : 용어의 정의 - 레이더 감시

나. 운영상 필요하여 주파수관리국 및 비행점검기관이 고도 및 거리 초과를 허가한 경우.
다. 요청경로가 군 훈련경로(MTR)를 경유하는 경우.

참고 : 5-6-2 레이더유도방법

4-1-3 통과 고도(Crossing Altitude)

항공기에게 픽스 통과 또는 체공을 허가한 경우에는 항행안전시설의 한계와 일치하는 고도를 사용하여야 한다.

참고 : 5-6-2 레이더유도 방법

4-1-4 운상시계비행(VFR-On-Top)

항공기가 비행로상에서 “VFR-On-Top” 운항을 요구하는 경우에 한하여 항행안전시설의 유효범위를 벗어난 비행로를 배정한다.

주기 : TACAN만을 장착한 항공기는 다음과 같이 비행하게 된다.

- 1) VOR을 장착한 항공기의 비행방법과 같이 TACAN이나 VORTAC 구간의 지정된 비행로로 한정한다.
- 2) A등급 공역을 제외하고, TACAN이나 VORTAC 으로 항공로를 규정할 수 없는 곳에서는 VFR-ON-TOP 비행요청서를 제출한다.

참고 : 5-6-2 레이더유도 방법

4-1-5 픽스 사용(Fix Use)

다음의 경우를 제외하고, 항공기 위치보고는 비행고도의 이용을 위한 항공로지도에 명시된 픽스상에서만 요구하여야 한다.

주기 : 임의 RNAV 비행로에 표시된 waypoint는 항공교통관제기관에서 별도 요구하지 않는 한, 자동으로 필수 보고지점이 된다.

가. 조종사가 특별히 요구하지 않는 한, 단좌 군용 터보제트항공기에게 비행허가를 발부할 때는 항공로지도, 계기접근절차차트 및 계기출발절차차트에 도시된 픽스만을 사용하여야 한다.

나. 단좌 군용 터보 제트항공기를 제외하고, 비행간행물에 발간되지 않은 픽스는 항행안전시설 명칭, 해당 레디얼/진로/방위(azimuth) 및 주파수/채널을 조종사에게 알려주었을 때만 사용될 수 있다. 발간되지 않은 픽스의 의미는 아직은 항공로지도상에 등재되지는 않았으나, 발간계획에 따라서 발간이 인가된 픽스 또는 다음과 같이 사용되고 있는 픽스를 의미한다.

참고 : FAAO 7130.3 체공장주 기준

- 1) 발간되지 않은 픽스는 En-route radial과 동일 항행안전시설로부터의 DME 거리와 VOR/ VORTAC/TACAN OFF 비행로로부터의 교차 레디얼 중 하나에 의하여 수립된다. 가능한 off-route 레디얼 대신에 DME를 사용한다.
- 2) 신호 유효범위로 제한된 곳을 제외하고, 발간되지 않은 픽스는 그 위치가 항행안전시설의 고도나 거리의 한계를 벗어나지 않으면, 항공교통관제 목적으로

사용될 수 있으며 off-route외의 레디얼이 사용될 때, 그 분산각이 아래 기준을 충족하여야 한다.

주기 : 발간되지 않은 픽스는 발간된 교차점의 정상적 사용을 저해하여서는 안 된다. 발간되지 않은 픽스를 수시 또는 정기적으로 사용함으로써 설정된 픽스로서의 효력을 발생할 수 있다.

참고 : 4-1-1 고도와 거리의 한계

3) 비행중인 항공로의 최저항공로고도에 관계없이 해당 체공장주 구역의 장애물 회피기준에 의하여 결정된 배정 가능한 최저고도 미만의 발간되지 않은 픽스에 항공기를 제공시켜서는 아니 된다.

4) 발간되지 않은 픽스가 off-route 레디얼 상에 위치하고 레디얼이 진로를 제공할 때는 다음의 분산각과 일치되도록 사용되어야 한다.

가) 아래 “나)”, “다)” 와 같이 제공시, 분산각은 적어도 45° 가 되어야 한다.

나) 두개 항행안전시설이 발간되지 않은 픽스의 30NM 이내에 위치하고 있을 때는 최저 분산각은 30° 가 되어야 한다.

다) 발간되지 않은 픽스가 off-route 레디얼을 제공하는 항행안전시설로부터 30NM 이상 떨어져 있을 때는 최저 분산각은 45마일까지 매 마일당 1° 씩 증가한다. 즉, 45NM은 45° 가 된다.

라) 발간되지 않은 픽스가 off-course 레디얼을 제공하는 항행안전시설로부터 45NM이상 떨어져 있을 때, 매 마일당 1/2° 씩 증가한다. 예를 들면 130NM은 88° 가 된다.

다. 군훈련(MTR) 경로 상에 위치한 픽스는 등록된 픽스로 간주한다.

라. TACAN만을 탑재한 항공기(접미어가 M, N 또는 P형)는 DME가 있는 TACAN을 탑재하고 있으나 VOR 또는 LF 항행시스템 기능은 갖추지 않았으므로 TACAN 또는 VORTAC 시설을 기반으로 한 픽스를 지정하여야 한다.

주기 : TACAN만을 장착한 항공기는 그것이 TACAN 이든 VORTAC 이든 항행 안전시설의 수직상공에서는 제공할 수 없다.

마. DME 픽스는 입항 체공 진로 정보(inbound holding course information)를 받는 항행안전시설의 진로 신호가 없는 지역 내에 설정하여서는 안 된다.

참고 : 2-5-3 항행안전시설을 이용한 픽스

5-6-2 레이더유도방법

제 2 절 허 가 (CLEARANCE)

4-2-1 허가 사항(Clearance Items)

다음 순서에 의거 적절한 허가를 발부하여야 한다.

가. 비행계획서상의 항공기 호출부호

나. 허가한계점(clearance limit)

다. 표준계기출발절차(SID)

라. 적용될 경우, PDR/PDAR/PAR을 포함하는 비행경로

마 비행고도/고도의 변경 사항

바. 적용시, 마하 넘버(mach number)

사. 한 · 미공군 : 비행중인 항공기에게 고도배정을 포함한 허가를 발부할 때, 동일 송신에서 다음 사항 중 한 항목 이상이 포함되지 않도록 하여야 한다.

1) 주파수 변경

2) 트랜스폰더(transponder) 변경

3) 기수방향

4) 고도계수정치

5) 고도를 포함한 교통정보

아. 제공지시(holding instruction)

자. 기타 특별한 정보

차. 주파수 및 비컨코드(beacon code) 정보

참고 : 4-2-8 비행방식의 변경 허가

4-5-7 고도 정보

4-2-2 허가 접두어(CLEARANCE PREFIX)

가. 항공관제시설이 아닌 시설을 통하여 항공기에게 중계될 비행허가, 비행정보 또는 정보의 요구는 서두에 “A-T-C CLEARS”, “A-T-C ADVISES” 또는 “A-T-C REQUESTS” 를 사용한다.

나. 군기지운항실/비행정보실은 “ATC CLEARS”, “ATC ADVISES” 등의 적절한 용어를 허가 서두에 붙인다.

4-2-3 허가중계 지시(Delivery Instructions)

필요한 경우, 특정한 허가중계 지시를 발부하여야 한다.

4-2-4 허가의 중계(Clearance Relay)

허가사항을 사실 그대로 중계하여야 한다.

참고 : 10-4-4 통신두절

4-2-5 비행경로 또는 고도 정정(Route Or Altitude Amendments)

가. 다음 방법으로 앞서 발부된 허가 속의 비행경로를 수정하여야 한다.

- 1) 수정이 필요한 비행경로를 먼저 말한 후 수정된 비행경로를 순서대로 말한다.

관제용어 : CHANGE (비행경로) TO READ (새로운 비행경로).

- 2) 수정된 비행경로를 말하고 나머지 비행경로는 수정되지 않았음을 말한다.

관제용어 : (수정된 비행경로), REST OF ROUTE UNCHANGED.

- 3) 사전에 발부된 비행경로상의 임의 지점까지 직선비행(direct Flight) 허가를 발부한다.

관제용어 : CLEARED DIRECT (픽스).

주기 : 사전에 발부된 비행로 상 한 지점까지 직선비행 (direct flight) 허가를 발부할 때, 잔여비행로의 경로는 변경되지 않았음(rest of route unchanged)을 알릴 필요는 없으나 사전에 허가된 비행로로의 복귀에 관한 이해가 필요한 경우, 용어 “REST OF ROUTE UNCHANGED” 를 사용할 수 있다.

- 4) 수정된 사항이 포함된 비행경로 전부를 발부한다.

예 : (KAL 482 항공기가 “cleared to Gimpo airport via B576 SEL VORTAC, direct, maintain FL260” 로 허가되었으나, 이륙 후 A586 PSN VORTAC A582 SEL VORTAC로 변경되었다. 관제사는 수정된 허가를 아래 사항 중의 한 가지 방식으로 발부하여야 한다.)

1. “Korean air Four Eighty Two, change Bravo Five Seventy Six Anyang VORTAC to read Alfa Five Eighty Six Busan VORTAC Alfa Five Eighty Two Anyang VORTAC.”
2. “Korean air Four Eighty Two, cleared via Alfa Five Eighty Six Busan VORTAC Alfa Five Eighty Two Anyang VORTAC, rest of route unchanged.”
3. “Korean air Four Eighty Two, cleared via Alfa five eighty six Busan VORTAC Alfa five eighty two Anyang VORTAC, direct Gimpo airport, maintain Flight Level Two Six Zero.”

나. 사전에 발부된 허가 중에서 비행경로 또는 고도가 수정될 때, 모든 적절한 고도 제한사항을 재 발부한다.

예 : (출발하는 항공기에게 SEL VORTAC을 3,000피트 이상, OSN VORTAC을 12,000피트 이상으로 통과하도록 허가되었고 최종인가고도가 FL200로 허가되었으나, 이륙 후 곧 바로 유지하여야하는 최종 고도가 FL240로 변경되었으며 고도 제한사항이 계속 유지될 경우, 관제사는 다음과 같이 수정된 허가를 발부한다.)

“Amend altitude. Cross Anyang VORTAC at or above Three Thousand; cross Osan VORTAC at or above One Two Thousand; maintain Flight Level Two Four Zero.”

(이륙 후 곧 바로, 고도 제한이 더 이상 적용되지 않을 경우, 관제사는 다음과 같이 수정된 허가를 발부한다.)

“Climb and maintain Flight Level Two Four Zero.”

주기 : 사전에 발부된 고도에 대한 “Maintain” 지시는 수정된 허가이다. 출발 전 또는 비행 중에 “MAINTAIN” 할 고도가 변경 또는 재 언급되고, 항공기에게 앞서 발부한 고도 제한사항이 생략되는 경우, SID/FMSP/STAR를 포함한 고도제한은 취소된다.

다. 앞서 발부한 고도 제한사항과 동시에 적용이 불가하여, 속도 제한사항을 조종사가 거부할 때 수정된 허가를 발부한다.

예 : (관제사가 항공기에게 Anyang VORTAC을 11,000피트로 통과를 허가하고, 이어서 동 항공기 속도를 300노트로 감속을 허가를 하였으나, 조종사가 관제사에게 동시에 두 가지 허가를 이행할 수 없음을 통보한 경우, 관제사는 다음과 같이 수정된 허가를 발부한다.)

“Cross Anyang VORTAC at One One Thousand. Then, reduce speed to Three Zero Zero.”

주기 : “가능한 한 최선을 다하라(Do the best you can)” 는 문구 또는 이와 유사한 용어는 고도 또는 속도 제한사항의 대체 허가로서 적절하지 않다.

참고 : 2-1-18 운용 요청

5-6-2 레이더유도방법

5-7-2 방법

라. 적용 유보

4-2-6 경유 비행 허가(Through Clearances)

관제사는 항공기에게 중간 기착지 공항 경유비행 허가를 발부할 수 있다.

관제용어 : CLEARED THROUGH (공항) TO (픽스).

4-2-7 공역 유보 허가(ALTRV Clearance)

항공기가 인가된 유보공역 내에서 비행할 때, 용어 “Via Approved Altitude Reservation Flight Plan” 를 사용하여야 한다.

관제용어 : VIA APPROVED ALTITUDE RESERVATION (임무명칭) FLIGHT PLAN.

주기 : 공역유보는 보통 비행의 출발, 상승, 순항과 도착단계를 포함하며, 항공교통 관제기관이 항공기 간의 분리업무를 담당하는 지점/시간 또는 체공 장주까지도 포함한다.

참고 : 4-3-3 이륙허가 간소화

4-2-8 비행방식의 변경 허가(IFR-VFR And VFR-IFR Flights)

가. 비행의 첫 부분은 계기비행(IFR)이고, 다음 부분은 시계비행(VFR)인 경우, 계기비행(IFR)이 끝나는 픽스까지만 허가한다.

나. 비행의 첫 부분이 시계비행(VFR)이고, 다음 부분이 계기비행(IFR)인 항공기는 시계비행(VFR) 출발로 취급한다. 계기비행(IFR)을 시작하려는 픽스로 접근하여 계기비행(IFR) 허가를 요구할 때, 항공기에게 계기비행(IFR) 허가를 발부한다.

“CLEARED (목적지) AIRPORT AS FILED” 란 간소화된 이륙허가 절차의 용어를 사용할 수 있다.

참고 : 4-3-3 이륙허가 간소화

다. 항공기가 시계비행(VFR)에서 계기비행(IFR)으로 변경 시, 관제사는 MSAW 경보를 따를 수 있는 MODE C 가 장착된 항공기에게 비컨코드를 배정한다.

라. 계기비행(IFR) 운항 최저고도 이하에서 시계비행(VFR) 운항중인 항공기가 계기비행(IFR) 허가를 요구하고, 조종사가 시계비행(VFR) 상태로 계기비행최저고도까지 상승할 수 없다는 것을 관제사가 인지한 경우, 다음과 같이 조치한다.

- 1) 허가를 발부하기 전에, 조종사가 최저 계기비행(IFR) 고도(MIA)까지 상승 중, 산악 및 장애물 회피가 가능한지를 문의하여야 한다.

주기 : POP-UP 항공기 조종사는 최저계기비행고도(MIA) 또는 최저항공로 고도(MEA)에 도달할 때까지 산악 및 장애물 회피에 대한 책임이 있으므로, MIA 또는 MEA의 미만에서 운항하는 특정 진로 지시를 하여서는 안 된다.

예 : “November Eight Seven Six, Are you able to provide your own terrain and obstruction clearance between your present altitude and six thousand feet ?”

- 2) 조종사가 산악 및 장애물 분리를 유지할 수 있는 경우, 4-2-1 “허가사항”, 4-5-6 “최저 항공로 고도” 에 의거 적절한 허가를 발부한다.
- 3) 조종사가 산악 및 장애물 분리를 유지할 수 없는 경우, 시계비행(VFR)을 유지토록 하고, 조종사의도를 파악한다.
- 4) 필요시, 10-2-7 “악기상 상태하의 시계비행(VFR) 항공기” 및 10-2-9 “레이더업무지원” 을 적절하게 적용한다.

4-2-9 허가 항목(Clearance Items)

비행 중에 비행계획서를 제출한 항공기의 운항을 용이하게 하기 위하여 다음의 지침이 사용된다.

가. 별도의 협의가 이루어지지 않았을 경우, 항공기가 관할 구역 내에 있는지를 확인하여야 한다.

나. 계기비행(IFR) 업무를 제공하기 위하여 필요한 정보를 확보하여야 한다.

다. 목적지까지 허가 또는 단거리비행허가를 발부하거나 비행계획서 처리가 곤란한 경우, 조종사에게 비행정보소센타(FIC)와 교신할 것을 지시한다.

주기 : 이 절차는 비행 중에 제출한 비행계획서의 처리가 수행 할 다른 항공교통관제 업무(ATC)에 우선권을 가지는 것을 의미하지는 않는다.

참고 : 2-2-1 정보 기록

제 3 절 출발 절차(Departure Procedures)

4-3-1 출발 용어(Departure Terminology)

항공기에게 이륙허가나 이륙허가의 취소 등 실질적인 허가를 발부하는 경우를 제외하고는 용어 “TAKE-OFF” 을 사용하여서는 안 된다. 필요시 허가서상에 “DEPART” , DEPARTURE” 또는 “FLY” 등의 용어를 사용한다.

참고 : 3-9-9 이륙허가

3-9-10 이륙허가의 취소

4-3-2 출발 허가(Departure Clearances)

계기비행(IFR) 출발허가 발부 시 다음 사항이 포함되도록 하여야 한다.

주기 : 필요하다고 생각될 때, 관제사나 조종사는 허가사항을 복창할 수 있다. 일부 조종사들은 항공사 규정에 의하여 복창이 요구된다.

가. 출발허가(departure clearance)가 비행정보실(FIS)/기지운항실, 운항관리사 등에 의하여 항공기에게 중계되도록 발부할 때는 출발공항을 항상 포함시켜야 한다.

나. 허가한계점 (clearance Limit)

1) 목적 공항이 관제구역 밖에 있는 경우에도 가능한 한 목적 공항을 명시하여야 한다. 별도의 절차가 수립되어 있는 경우, 단거리비행허가(short range clearance)를 발부하여야 한다.

2) 대통령 항공기 운항시, 목적공항을 명시하여서는 안 된다.

관제용어 : DESTINATION AS FILED.

다. 출발절차

1) 이륙/선회방향 또는 이륙 후, 비행할 최초 기수방향/방위를 다음과 같이 명확하게 언급하여야 한다.

가) 공항교통관제 업무가 제공되는 지역 - 필요에 따라 상기 항목을 명시하여야 한다.

나) 공항교통관제 업무가 제공되지 않는 지역이지만 E 등급 공역 내의 지역 - 필요시 상기항목을 명시하여야 한다. 허가상에 상기 항목 등을 발부하기 전에 조종사의 동의를 획득/요구하여야 한다.

주기 : 이륙방향과 이륙 후, 선회방향은 조종사로부터 직접 받거나/요구할 수 있고, 비행정보실(FIS)/기지운항실 또는 운항관리사의 중계를 통하여 조종사로부터 받을 수 있다.

다) 기타 모든 공항 - 이륙방향과 이륙 후 선회방향을 명시하지 않는다. 이륙 후 비행할 첫 기수방향/방위를 명시할 필요가 있을 경우, 관제구역 내에서만 적용할 수 있도록 첫 기수방향/방위를 발부한다.

- 2) 당해 지역에 대한 계기비행 출발절차가 수립되어 있고, 적절한 분리를 취하기 위하여 조종사가 이 절차를 준수하여야 하는 경우, 출발절차를 항공교통관제(ATC) 허가의 한 부분으로 포함시킨다.

예 : “Depart via the (공항명칭) (활주로 번호) departure procedure.”

- 3) 수립된 절차의 적합성 여부는 획득/요구된 내용이 그 지역의 비행장주, 지형 또는 장애물 회피에 적합한 지를 조종사에게 문의하여 확인될 수 있다.

관제용어 : FLY RUNWAY HEADING.

DEPART (direction or runway).

TURN LEFT / RIGHT.

WHEN ENTERING CONTROLLED AIRSPACE(지시),

FLY HEADING (각도) UNTIL REACHING (고도, 지점 또는 픽스) BEFORE PROCEEDING ON COURSE.

FLY A (degree) BEARING/AZIMUTH FROM/TO (픽스) UNTIL (시간),

또는

UNTIL REACHING (픽스 또는 고도), 그리고 필요시, BEFORE PROCEEDING ON COURSE.

예 : “Verify right turn after departure will allow compliance with local traffic pattern.”

또는

“Verify this clearance will allow compliance with terrain or obstruction avoidance.”

주기 : 발간된 계기출발절차가 항공교통관제 허가에 포함되지 않은 경우, 그러한 절차의 준수 여부는 조종사의 권한이다.

4) 표준계기출발절차(SID)

- 가) SID(필요시 전이로 포함)를 배정한다. 출발비행로를 위한 SID가 수립되어 있지 않거나 조종사가 SID 사용을 원치 않을 경우, 조종사가 제출한 비행로나 또는 우선 출발비행로(PDR)를 배정한다.

관제용어 : (SID 명칭 및 번호) DEPARTURE.

(SID 명칭 및 번호) DEPARTURE, (transition 명칭) TRANSITION.

예 : “Ganghwa One Departure.”

“Ganghwa One Departure, Osan 1B Transition.”

“Ganghwa One RNAV Departure.”

주기 : 조종사는 항공교통관제 허가에 포함된 표준계기출발절차 또는 해당지역의 다른 표준계기출발절차의 사용을 원하지 않는 경우, 항공교통관제기관에 통보하여야 한다.

- 나) 표준계기출발 절차에 명시된 고도와 다른 통과고도 배정이 필요한 경우, 조종사에게 변경된 고도를 반복하여 강조한다.

관제용어 : (SID 명칭) DEPARTURE, EXCEPT (정정된 고도정보). I SAY AGAIN (정정된 고도정보).

예 : “Enkas One Echo Departure, except cross Anyang VORTAC at or above five thousand. I say again, cross Anyang VORTAC at or above five thousand.”

“Taeon One Alfa RNAV Departure, except cross Hankey waypoint at one one thousand. I say again, cross Hankey waypoint at one one thousand.”

다) 고도가 SID 속에 포함되어 있지 않은 경우, 고도를 명시하여야 한다.

관제용어 : (SID 명칭) DEPARTURE, CROSS(픽스) AT (고도).

예 : “Osan One Alfa departure, Cross Osan Radial three zero five intersection at four thousand. Cross Osan Radial three zero five intersection at four thousand.”

“Nopik One Alfa RNAV Departure. Cross Elfin waypoint at or above four thousand. Cross Poppy waypoint at or above six thousand.”

라. 비행경로 - 다음 중 하나 이상을 발부한다.

- 1) 항공로, 비행로, 진로, 기수방향, 호(arc) 또는 레이더 유도(vector).
- 2) 단거리 허가한계점 밖의 일부 비행로가 조종사가 제출한 것과 상이한 경우, 조종사가 예상할 수 있는 비행경로.

관제용어 : EXPECT FURTHER CLEARANCE VIA (항공로, 비행로 또는 픽스).

(비행로) NOT AVAILABLE DUE (이유) ALTERNATIVE(S) IS/ARE (비행로) ADVISE.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.2.2. 비행로 및 허가한계점 지정

마. 고도 - 다음에 열거한 순위에 따라 고도를 배정한다.

주기 : Afterburner 엔진을 장착한 터보 제트항공기는 간혹 배정한 항공로 고도로 상승하기 위하여 Afterburner를 사용할 수 있다. 조종사가 Afterburner 사용을 통보 시, 관제사는 관제하는 항공기가 급상승에 지장이 없도록 조치하고, 제한 없이 계획된 고도로 상승을 허가할 수 있다.

- 1) 최대한 가능한 한, 대통령 탑승 항공기는 아래 고도로 제한되지 않은 상승을 허가하여야 한다.

가) 9,000피트 AGL 이상.

나) 9,000피트 AGL 이상으로 제한되지 않은 상승을 할 수 없다면, 9,000피트 AGL 아래의 가장 높은 사용 가능한 고도.

- 2) 조종사가 요구한 고도를 배정한다.

- 3) 가능한 한 조종사가 요구한 비행로에 가장 근접한 고도를 배정한다.

가) 통보 시기에 관한 사항이 SID에 명시되어 있지 않은 경우, 조종사에게 허가를 받을 수 있는 예상시기를 통보한다.

나) 요구고도를 이용할 수 없을 것으로 예상되는 경우, 조종사에게 고도 및 고도 이용 가능 시기를 통보하여야 한다.

주기 1 : 시계비행기상상태(VMC)에서 양방향 무선통신이 두절될 경우 또는 두절 후, 시계비행(VFR) 조건이 되면, 조종사는 시계비행(VFR)으로 비행을 계속하여야 하며, 가능한 빠른 시간 내에 착륙하여야 한다. 또한 계기 비행(IFR) 조건하에서 통신두절이 발생한 경우, 조종사는 해당 비행 경로 상에서 아래 고도 중 가장 높은 고도로 계속 비행하여야 한다.

참고 : 항공법 시행규칙 제214조, 2호

(1) 마지막으로 항공교통관제시설에서 허가받은 고도.

(2) 계기비행(IFR)을 위한 최저고도 (이 고도는 MEA 또는 MOCA 등과 일치하여야 한다).

(3) 항공교통관제기관이 발부한 추후 허가내용 중 조종사에게 아무 제한이 없는 고도 또는 비행고도(FL).

주기 2 : 예상고도가 위의 고도 중 가장 높은 고도인 경우, 조종사는 항공교통 관제허가 내용에 지정한 시간 또는 픽스에서 예상고도로 상승을 시작하여야 한다. 조종사가 명시된 픽스를 통과하였거나 지정된 시간이 종료된 경우, 예상고도로의 상승은 적용할 수 없다.

관제용어 : CLIMB AND MAINTAIN (조종사 요구 고도 중 가장 가까운 고도).

EXPECT (요구 고도 또는 요구 고도와 다른 고도) AT (시간 또는 픽스), 그리고 가능하면,

(요구 고도) IS NOT AVAILABLE.

예 1 : 항공기가 FL350을 요구하였으나 FL230은 즉시 배정이 가능하고, FL350은 APPLETON 050 RADIAL 35NM 픽스 상공에서 배정이 가능한 경우, 허가는 다음과 같이 발부한다.

“Climb and maintain flight level two three zero. Expect flight level three five zero at Appleton zero five zero radial three five mile fix.”

예 2 : 조종사가 9,000피트를 요구하였으나, 운영내규나 요구사항 때문에 고도 제한이 필요한 경우, 고도를 배정하고, 요구고도를 기대할 수 있는 픽스 및 시간을 조종사에게 조언한다. 허가는 다음과 같이 발부한다.

“Climb and maintain five thousand. expect niner thousand one zero minutes after departure.”

예 3 : 조종사가 사용 불가한 17,000FT를 요구하였으나 관제사 판단에 OSAN VORTAC까지 13,000FT 사용을 제외하고는 조종사가 목적지로 강하하기 전에 사용 가능한 최고고도가 15,000FT이다. 조종사에게 요구 고도를 변경시키고 15,000FT를 허가할 수 있는 픽스 및 시간을 조언한다. 허가는 다음과 같이 발부한다.

“Climb and maintain one three thousand. Expect flight level one five zero at Osan. Fight level one seven zero is not available.”

참고 : 4-3-3 이륙허가 간소화

5-8-2 최초 이륙방향

4-3-3 이륙허가 간소화(ABBREVIATED DEPARTURE CLEARANCE)

가. 과도한 구문사용을 줄이고 다음의 조건에 부합 될 경우 간소화된 출발허가를 발부한다.

참고 : 4-2-8 비행방식의 변경 허가

- 1) 출발 전에 항공교통관제기관에 제출된 비행로가 조종사, 항공사, 운항관리사, 자료입력자에 의하여 수정되지 않았거나 또는 저장된 비행계획 프로그램 상에 수정되지 않은 경우.

주기 : 항공교통관제기관에 제출된 비행로가 출발 전에 조종사, 항공사, 운항관리사에 의하여 변경된 경우, 조종사는 축약된 허가를 수용치 않을 수 있다. 조종사가 축약된 허가 수용이 곤란한 경우, 최초 무선교신시 관제시설에 그 사실을 통보하여야 한다. 비행계획의 변경에 관한 사실을 조종사에게 알리는 것은 항공사 또는 운항관리사의 책임이다.

- 2) 관련 모든 항공관제기관에서 관제업무를 제공하기 위한 비행로 정보를 충분히 갖고 있는 경우.

주기 : 제공될 비행경로에 관한 정보는 합의서에 규정되어질 수 있다.

- 3) 항공기가 계기비행(IFR) 출발 시 목적공항 정보가 해당 관련 기관 간에 사전에 중계된 경우.

예 1 : 관제탑 또는 비행정보실/기지운항실은 항공교통관제 허가 요청 시, 항공교통센터에 목적 공항 정보를 중계한다.

“Request clearance for Korean air four sixty one to Gimhae.”

예 2 : 항공교통센터는 허가 발부 시, 관제탑 또는 비행정보실/기지운항실에 목적공항을 통보한다.

“Clearance for Korean air four sixty one to Gimhae.”

주기 : 조종사는 첫 무선 교신시, 해당 관제시설에 관련 목적공항 정보를 제공하여야 한다. 이렇게 함으로서 시설중계에 따른 목적공항 정보의 변동사항을 파악하는데 필요한 정보를 제공한다.

- 4) 4-3-2 “출발허가” “마” 에 의거 고도를 배정한 경우.

나. 예를 들어, 잘못된 픽스 또는 항공로의 명칭으로 인한 컴퓨터 인식문제 해결을 위하여 제출된 비행경로 수정이 필요한 경우, “전체항공로 허가필요(Full Route Clearance Necessary)” 를 의미하는 “FRC/(FIX)” 를 비고란에 추가한다. “FRC” 또는 “FRC/(FIX)” 는 항상 비고란의 첫 번째 항목이 되어야 한다. “FRC” 또는 “FRC/(FIX)” 가 비행진행스트립(strip)에 표시되었을 때, 당해 항공기에 대한 항공교통관제허가를 발부하는 관제사는 지정된 픽스까지, 지정된 픽스가 없으면 전체 항공로허가(Full Route Clearance)를 발부한다.

예 : “Cleared to Incheon international airport, Kuro Departure to Anyang VORTAC, Direct Namja, Then as filed ; Maintain flight level two two zero.”

주기 : 교통흐름(traffic flow) 또는 우선 항공로지정에 따라 만들어진 변경사항은 단지 조종사(또는 운항사무실) 또는 최초에 항공기에 대한 허가 발부 책임이 있는 관제사에 의하여 이루어진다.

다. 비행허가 내용에 목적공항을 명시한다.

라. 요구된 비행경로의 변경이 없는 경우, 용어 “CLEAR TO (목적공항) AIRPORT, (필요시, SID 및 SID transition), THEN, AS FILED” 를 사용한다. 표준계기출발 절차(SID)가 배정되지 않은 경우, “AS FILED” 에 이어서 배정고도를 발부하고, 필요시, 추가 지시 또는 정보를 발부한다.

관제용어 : CLEARED TO (목적공항) AIRPORT;

그리고 필요시,

(SID 명칭 및 번호) DEPARTURE,

THAN AS FIELD.

MAINTAIN (고도) ; (추가 지시 또는 정보).

SID 배정이 안된 경우,

CLEARED TO (목적공항) AIRPORT AS FILED.

MAINTAIN (고도) ;

그리고 필요한 경우,

(추가 지시 또는 정보).

예 : “Cleared To Gimhae Airport ; Kuro RNAV Departure, Osan 1A Transition; Then, As Filed. Maintain Niner Thousand. Expect Flight Level Four One Zero, One Zero Minutes After Departure.”

“Cleared To Jeju Airport As Field. Maintain Niner Thousand. Expect flight level four one zero, One Zero Minutes After Departure.”

주기 1 : SID는 “CLEARED AS FILED” 절차에서 제외된다.

주기 2 : 조종사는 관제사가 발부한 SID 허가를 따르고 싶지 않은 경우, 관제사에게 통보하거나, 비행계획서 비고(Remarks)란에 “No SID” 를 기입한다.

마. 배정된 비행로에 대한 수정이 필요할 경우, 항공기에게 비행허가를 발부할 책임이 있는 관제사는 다음의 조치를 취하여야 한다.

1) 전 비행로의 허가를 발부하거나 픽스까지의 전 비행로 허가를 발부한다.

2) 간소한 용어 사용이 가능한 경우, “CLEARED TO (목적공항) AIRPORT, (필요시, SID 및 SID Transition), THEN AS FILED, EXCEPT” 라는 용어를 사용하고, 필요한 수정사항, 배정된 고도를 명시하고, 필요시 추가 지시 또는 정보를 제공한다. SID가 배정되지 않으면, “CLEARED TO (목적공항) AIRPORT AS FILED, EXCEPT.....” 라고 말하고, 필요한 수정사항, 배정고도를 명시 후, 필요시 추가 지시 또는 정보를 제공한다.

관제용어 : CLEARED TO (목적공항) AIRPORT;

그리고 필요시,

(SID 명칭 및 번호) DEPARTURE,

(transition 명칭) TRANSITION ; THEN,

AS FILED, EXCEPT CHANGE ROUTE TO READ (수정된 비행로 부분).

MAINTAIN (고도);

그리고 필요시,
(추가 지시 또는 정보).
SID가 배정되지 않은 경우,
CLEARED TO (목적공항) AIRPORT AS FILED,
EXCEPT CHANGE ROUTE TO READ (수정된 비행로 부분).
MAINTAIN (고도);
그리고 필요시,
(추가 지시 또는 정보).

예 : “Cleared To Jeju Airport ; Kuro Departure; Then, As Filed, Except Change Route To Read, Golf Five Niner Seven. Maintain Eight Thousand Report Leaving Four Thousand.”

“Cleared To Jeju Airport As Filed, Except Change Route To Read, Bravo Five Niner Six. Maintain Niner Thousand, Report Leaving Four Thousand.”

“Cleared To Gimhae Airport Via Alpha Five Eight Two, Then As Filed. Maintain Six Thousand.”

바. 비 레이더 관제상황인 경우, 초기 비행경로를 식별할 수 있도록 하나 또는 둘 이상의 픽스를 명시하여야 한다.

예 : (제출된 비행경로가 Gwangju에서 Gimhae까지 V547 TGU A582 KALOD를 경유할 때, 허가는 다음과 같이 발부한다)

“Cleared to Gimhae airport as filed via IGDOCK, maintain seven thousand.”

사. 이와 같은 절차는 조종사가 상세한 비행허가를 요구하거나, 유보된 고도내에서 수행되는 군사작전, FL600 이상에서 비행, 특별취급이 필요한 군 작전에는 적용하지 아니한다.

주기 : 유보된 고도 내에서 군 작전, FL600 이상에서의 군 작전, 특별취급이 필요한 군 작전 등을 위한 출발절차 및 관제용어는 이 절차내의 항목 또는 필요시, 시설의 합의서상에 포함되어 있다.

참고 : 4-2-7 공역 유보 허가

9-3-12 FL600 초과고도에서의 군사작전

4-3-4 출발 제한사항, 허가취소시간, 출발유보 및 출발유보해제시간

(Departure Restriction, Clearance Void Times, Hold For Release, And Release Times)

다른 항공기로부터 출발하는 항공기의 분리·흐름 제한 및 조절을 위하여 필요 시, 출발 제한(departure restriction), 허가취소시간(CVT), 출발유보(hold for release), 출발 유보해제시간(release time)을 발부하여야 한다.

참고 : 10-3-1 도착지연 항공기

10-4-1 교통제한

10-4-3 교통재개

가. 허가취소시간(Clearance Void Times)

- 1) 관제탑이 운영되지 않는 공항에 허가취소시간(CVT)이 발부된 때, 항공기가 허가취소시간(CVT)에 이륙하지 않은 경우, 허가취소시간(CVT)으로부터 30분 내에 조종사의 의도를 항공교통관제기관에 조연하도록 대체지시를 발부하여야 한다.
- 2) 조종사에게 허가취소시간을 전달하는 시설은 시간점검을 한다.

관제용어 : CLEARANCE VOID IF NOT OFF BY (허가취소시간),

그리고 필요시,

IF NOT OFF BY (허가취소시간), ADVISE (시설) NOT LATER THAN (시간) OF INTENTIONS.

TIME (시간, 분, 가까운 15분 단위의 분).

나. 출발유보 (Hold For Release/HFR)

- 1) “hold for release” 라는 용어는 별도의 지시 발부 시까지 출발허가가 유효하지 않음을 조종사 또는 관제사에게 알리기 위하여 사용된다.

참고 : 용어의 정의 - 출발유보

- 2) “hold for release” 지시를 발부할 때, 출발지연 정보를 포함한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) CLEARED TO (목적공항) AIRPORT AS FILED, MAINTAIN (고도),

그리고 필요시,

(추가 지시 또는 정보).

HOLD FOR RELEASE, EXPECT (시간) DEPARTURE DELAY.

- 3) 여건이 허락하면, 가능한 빨리 항공기의 출발제한을 해제하여야 한다.

관제용어 : 다른 관제사에게,

(항공기 호출부호) RELEASED.

비행정보 관제사에게,

ADVISE (항공기 호출부호) RELEASED FOR DEPARTURE.

관제탑 없는 공항의 조종사에게,

(항공기 호출부호) RELEASED FOR DEPARTURE.

다. 출발유보해제시간(release times)

- 1) 출발유보해제시간은 항공기가 출발 가능한 빠른 시간의 명시가 필요한 경우, 조종사에게 발부한다.

주기 : 출발유보해제시간은 출발 항공기를 다른 항공기와 분리하기 위하여 조종사에게 직접 또는 중계를 통하여 발부되는 출발제한이다.

- 2) 조종사에게 출발유보해제시간을 발부하는 시설은 시간점검을 포함하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) RELEASED FOR DEPARTURE AT (시간, 분/가까운 15분 단위의 분),

그리고 필요시,

IF NOT OFF BY (시간), ADVISE (관제시설) NOT LATER THEN (시간) OF INTENTIONS.

TIME (시간, 분, 가까운 15분 단위의 분).

- 항공교통관제기관 간

REQUEST RELEASE OF (항공기 호출부호).

(항공기 호출부호) RELEASED [AT (시간)] [Conditions/Restrictions].

IS (항공기 호출부호) RELEASED (FOR CLIMB/DESCENT).

(항공기 호출부호) NOT RELEASED [Until (time or Significant Point)].

UNABLE (항공기 호출부호) [TRAFFIC IS (세부 교통상황)].

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.5.2 관제이양

라. [적용유보]

출발허가예정시간(EDCT)이 지상 지연 프로그램을 통하여 지정될 경우, 출발 공항은, 가능한 한 최대로, 영향을 받는 공항이 목적공항인 항공기의 지상 이동을 계획하여야 하며, 이를 통하여 비행이 출발허가예정시간(EDCT) 보다 5분 이상 빨리 되어서도 안되고, 5분 이상 지연되지 않도록 하여야 한다. 영향을 받은 항공기가 지상 정지(Ground Stop) 절차를 적용할 경우, 지상 정지(GS) 절차를 적용한 출발 공항(Originator)으로부터 승인이 이루어지지 않는 한 배정된 출발허가예정시간(EDCT) 상의 항공기를 허가하지 않는다.

- 1) 항공기가 지상 활주를 시작했거나 출발허가예정시간(EDCT)에 맞추어 지상 활주를 요청하는 경우, 허가할 수 있다. 추가적인 협조는 필요하지 않다.
- 2) 항공기가 출발허가예정시간(EDCT)에 적합하지 않는 지상활주나 또는 출발 허가를 요청한 경우, 출발허가예정시간(EDCT)을 확인하기 위하여 조종사에게 문의한다.

가) 조종사의 출발허가예정시간(EDCT)이 건설교통부 항공안전본부의 출발허가 예정시간(EDCT)과 동일한 경우, 항공기는 출발허가예정시간(EDCT)에 맞추어 허가한다.

나) 조종사의 출발허가예정시간(EDCT)이 건설교통부 항공안전본부의 출발 허가예정시간(EDCT)과 동일하지 않은 경우, 아래 주기를 참조한다.

- 3) 항공기가 출발허가예정시간(EDCT)으로부터 늦은 시간에 지상활주를 요청하는 경우, 관련 TMU를 경유하여 항공교통센터(ACC) 교통관리관에게 연락한다.

주기 : 항공사 및 교통관리(traffic management) 프로그램은 항공로 상 또는 관련 공항에서의 출발허가예정시간(EDCT)을 변경할 수 있다. 항공기가 보고한 출발허가예정시간(EDCT)을 초과하는 지연 없이 출발이 가능할 때, 터미널(Terminal) 관제사는 항공기가 보고한 출발허가예정시간(EDCT)을 이용하여 이륙 전에 이륙순서가 TMU에 적절한지를 확인한다. 항공기 운영자는 출발허가예정시간(EDCT)에 적합하도록 일관된 방식으로 운영할 책임이 있다.

4-3-5 지상 정지(Ground Stop)

출발공항(originator)의 지상 정지(ground stop) 승인 없이, 지상정지(ground stop)가 영향을 받는 항공기에게 적용된다면 항공기를 허가하여서는 안 된다.

4-3-6 지연순위(Delay Sequencing)

출발 전에 항공기가 지상에서의 지연을 선택한 경우, 가능한 최초 허가 요청 순서에 따라 출발허가를 발부하여야 한다.

4-3-7 출발지연정보 통보(Forward Departure Delay Information)

접근관제시설 및/또는 관제탑에 예상되는 출발지연정보를 통보하여야 한다.

4-3-8 인수 관제시설과의 협조Coordination With Receiving Facility)

가. 비행정보 자동처리시설을 갖춘 시설 간에 비행정보 자료가 자동 이양되지 않는 한 출발지점이 이양시설 경계선으로부터 비행소요 시간이 15분 이내에 있을 때, 항공기 출발 전에 인수시설과 협조하여야 한다. 이 경우, 양 시설이 서로 동의할 때, 상기 비행소요 시간이 5분 또는 구역경계선으로부터 해당시간대의 환산된 거리로 축소될 수 있다.

주기 : 해당기구 간 더욱 조속한 협조가 필요한 경우, 더 긴 (비행소요)시간을 보장하는 협의가 이루어져야 한다. 그러나 필수 레이더 이양절차를 위한 협정 수립 시에는 양 시설 간에 관제를 이양하기 이전에 적절한 시간과 방법으로 협의가 이루어져야 한다.

참고 : 5-4-1 적 용

나. 실제 이륙시간에 대하여 인수관제시설과 합의되지 않았거나 이미 통보한 출발 예정시간의 3분 이내가 아니라면 실제 이륙시간을 인수관제시설에 통보하여야 한다.

4-3-9 계기비행 출발항공기에 대한 VFR RELEASE

(VFR Release of IFR Departure)

계기비행(IFR) 계획서를 제출한 항공기가 항공관제시설, 비행정보실(FIS)/기지운항실 또는 통신소를 통하여 시계비행(VFR) 출발을 요구할 때

가. 필요하다면, 계기비행(IFR) 허가를 발부할 책임이 있는 관제시설/섹터(sector)로부터 인가를 받은 후에, 관제사는 계기비행(IFR) 비행계획서를 제출한 항공기에 시계비행(VFR) 출발을 허가할 수 있다. 조종사에게 적절한 주파수와, 가능한 경우 허가발부 책임이 있는 시설과 교신할 지점 및 시간을 통보하여야 한다.

관제용어 : VFR DEPARTURE AUTHORIZED. CONTACT (시설) ON (주파수) AT (지점 또는 요구되면 시간) FOR CLEARANCE.

나. 계기비행(IFR) 허가를 발부할 책임이 있는 관제시설/섹터(sector)가 이륙허가를 발부할 수 없을 때, 그 사실을 조종사에게 통보하고 지상에서 대기하도록 한다. 조종사가 시계비행(VFR)으로 이륙하여 공중에서 계기비행(IFR) 허가를 득할 것을

요구시, 비행계획서를 보유한 관제시설/섹터(sector)에 조종사의 의도 및 가능한 시계비행(VFR) 출발시간을 통보한다.

4-3-10 출발시간 통보(Forwarding Departure Times)

터미널(Terminal) : 대체 절차가 합의서에 명시되어 있지 않거나 자동출발전문이 자동화된 시설 간에 송신되지 않은 경우, 비행허가를 발부한 시설 및 출발순서에 관계되는 위치에 있는 출발관제사에게 출발시간을 통보하여야 한다.

주기 1 : 예상 출발시간 또는 필수 레이더 이양 절차가 명시된 합의서는 동등한 절차를 제공키 위한 대체 절차이다.

참고 : *FAAO 7210.3 11-2-6 Automatic Acquisition/Termination Areas*

제 4 절 비행로 배정 (Route Assignment)

4-4-1 비행로의 사용(Route Use)

다음 중 한 가지 이상의 방법으로 관련 비행고도에 부합되는 경유 비행로를 허가하여야 한다.

참고 : 2-5-2 항행안전시설

4-1-2 예외 사항

4-5-6 최저항공로고도

5-6-1 적용

가. 발간된 항공로 또는 비행로.

관제용어 : VIA

Golf (항공로번호) (RNAV 항공로/비행로인 경우 Lima),

또는

Bravo (항공로번호) (RNAV 항공로/비행로인 경우 Lima),

또는

SUBSTITUTE (항공로번호) FROM (픽스) TO (픽스),

또는

IR (비행로 번호).

CROSS/JOIN Golf (항공로번호), (마일수) MILES (방향) OF (픽스).

나. 항행안전시설을 향한 또는 항행안전시설로부터의 특정 레디얼, 진로, 방위 또는 직선 비행로.

관제용어 : DIRECT.

VIA ;

(항행안전시설명) (특정) RADIAL / COURSE / AZIMUTH,

또는

(픽스) AND (픽스),

또는

RADIALS OF (항공로 또는 비행로) AND (항공로 또는 비행로).

다. VORTAC, TACAN 시설의 DME ARCS.

라. 출발 또는 도착비행로의 레디얼, 진로, 방위, 기수방향(heading).

마. SID/STAR/FMSP.

바. 레이더 유도(vectors).

사. 군 작전을 위하여 항행안전시설로부터 각도와 거리로 지정된 픽스.

아. 항행안전시설 반경 내의 진로(course), 방위(azimuths), Bearings, Quadrants 또는 레디얼(radials).

관제용어 : CLEARED TO FLY (항행안전시설로부터 방향) OF (항행안전시설명 및 형태) BETWEEN (특정) COURSES TO/BEARINGS FROM/RADIALS (NDB인 경우, 항행안전시설명) WITHIN (마일 수) MILE RADIUS,

또는

CLEARED TO FLY (특정) QUADRANT OF (항행안전시설명과 형태)
WITHIN (마일 수) MILE RADIUS.

예 1 : “Cleared To Fly East Of Anyang VORTAC Between The Zero Four Five And The One Three Five Radials Within Four Zero Mile Radius.”

예 2 : “Cleared To Fly East of Crystal Lake Radio Beacon Between The Two Two Five And The Three One Five Courses To Crystal Lake Within Three Zero Mile Radius.”

예 3 : “Cleared To Fly Northeast Quadrant Of Dalsung VORTAC Within Four Zero Mile Radius.”

자. 다음과 같이 규정된 픽스(Fix)/waypoint.

- 1) 발간된 명칭 또는,
- 2) 항행안전시설로부터의 방위(degree)-거리(distance) 또는,
- 3) 좌표(위도, 경도) 또는,
- 4) RNAV 비행로를 위하여 발간되었거나 설정되어 있는 비행로로부터 일정한 거리와 방향으로 지시한 Offset 비행로.

관제용어 : DIRECT (픽스/waypoint)

DIRECT TO THE (facility) (radial) (distance) FIX.

OFFSET (Distance) RIGHT/LEFT OF (비행로).

예 : “Direct TAEAN.”

“Direct To The Appleton Three One Zero Radial Two Five Mile Fix.”

“Offset Eight Miles Right Of Victor Six.”

참고 : 2-3-7 항공기 탑재장비 접미어

2-5-3 항행안전시설을 이용한 픽스

5-5-1 적용

4-4-2 비행로 구조 전환(Route Structure Transitions)

VOR, VORTAC, TACAN 항행안전시설을 근거로 다음 중 하나 이상의 방법으로 항공기의 비행로 구조 간 또는 비행로 구조 내에서 비행로 전환을 허가하여야 한다. (다른 항행안전시설의 이용이 항공기 운항 및 효율적인 항공교통관제에 필수적이지 않은 경우)

가. 배정된 항공로 또는 비행로의 레디얼(radial), 진로(course), 방위(azimuths)로부터 또는 레디얼(radial), 진로(course), 방위(azimuths)로 항공기를 레이더유도한다.

나. SID/STAR/FMSP를 배정한다.

다. 출발 또는 도착하는 항공기를 배정된 항공로 또는 제트비행로의 레디얼(radial), 진로(course), 방위(azimuths)상으로 상승 또는 강하를 허가한다.

- 라. 출발 또는 도착하는 항공기에게 배정된 항공로 또는 비행로를 구성하는 항행안전 시설로 또는 항행안전시설 간 직진 비행을 허가한다.
- 마. 항공로 또는 비행로 상에서 상승·강하를 허가한다.
- 바. 항행안전시설의 특정 레디얼(radial), 진로(course), 방위(azimuths)상에서 상승, 강하를 허가한다.
- 사. 임의 RNAV 비행로 상에서 발간되었거나 설정된 지역 항법비행로로 이탈 또는 진입이 이루어질 때, 레이더 감시 업무를 제공하여야 한다.
- 아. 설계되었거나 설정된 RNAV 비행로로 또는 RNAV 비행로 사이에서 전환하고자 하는 RNAV 장착 항공기에게 새로운 비행로상의 waypoint까지 직진 비행을 허가한다.

4-4-3 군작전을 위한 방위-거리 비행로 정의

(Degree-Distance Route Definition For Military Operations)

EN ROUTE

- 가. 비행로가 “나”에 의거 허가되지 않았거나 다음의 방위-거리 비행로 정의 및 절차적 기준에 부합되지 않는 경우, 비행로 또는 비행로구간이 지정된 항공로 또는 제트 비행로 또는 항행안전시설 간의 직진 진로와 일치하지 않은 군 비행계획서는 접수하여서는 안 된다.
 - 1) 비행로 또는 비행로 구간은 다음과 같이 구성된 방위-거리 픽스에 의한 비행 계획서에 명시되어야 한다.
 - 가) 시설의 식별부호.
 - 나) 자침 방위각.
 - 다) 사용되는 항행안전시설로부터의 거리 (Miles).
 예 : “MKE 030025.”
 - 2) 방위-거리 픽스 규정을 위하여 사용되는 항행안전시설은 발간된 업무 제공지역 내의 거리와 현재 비행하고 있는 고도에서 사용할 수 있도록 허가된 것이다.
 - 3) 비행로 구성을 위하여 사용되는 픽스 간의 거리는 다음 기준을 초과할 수 없다.
 - 가) FL180 미만 - 80 마일.
 - 나) FL180 이상 - 260마일.
 - 다) 천체항법 비행로를 위한 모든 고도 - 260마일.
 - 4) 비행로를 구성하는데 사용되는 방위-거리 픽스는 필수보고지점으로 간주하여야 한다. 단, 교통상황에 따라 항공교통관제기관은 항공기의 보고 생략을 허가할 수 있다.
 - 5) 방위-거리 비행로로 구성되는 절차를 사용하는 군용항공기는 다음의 절차에 따라 비행한다.
 - 가) 해당 항공교통관제기관과 사전협조가 이루어지지 않은 한, 출발/도착 공 항로부터 75마일 내에서 비행할 때, 교통흐름을 따르기 위한 도착 및 출발 단계를 계획한다. 규정된 비행로나 항공로 또는 항행안전시설간의 직진 진로 또는 정상적인 교통흐름을 따를 수 있도록 요구된 기타 방법을 사용하여야 한다.

나) 비행계획서를 적어도, 출발 예정시간으로부터 2시간 전에 제출하여야 한다.
나. 다음 특별 군 작전은 비행로 또는 비행로의 일부를 거리-방위 픽스로 규정할 수 있도록 인가되었다.

- 1) 군에 의하여 수행되는 항공기 탑재 레이더 항법, 레이더를 이용한 폭격(RBS)과 탑재 미사일 운용.
- 2) 군에 의하여 수행되는 천체항법.
- 3) 지정된 공역을 입·출항하는 방공요격기 및 방공요격기와 연계된 표적 항공기 운영.
- 4) FL450 이상에서 수행되는 임무.
- 5) 적극 관제구역 내에서의 군 전투기 및 공격기 운영.
- 6) 군훈련 비행로(MTR)에서 운영 계획된 군용항공기 편대.
- 7) 항공법 제57조 “순항고도” 및 동법 시행규칙 제 176조 “순항고도”의 조건 및 제한사항에 따르고 인가된 SKE(station keeping equipment) 비행로에서 운항하는 한·미 공군 공중이동지휘항공기(air mobility command).

4-4-4 대체 비행로(Alternative Routes)

항행안전시설의 비정상운영으로 인하여 항공로 또는 비행로가 부분적으로 사용이 불가능할 때, 항공기 탑재장비 접미어가 /E, /F, /G 또는 /R 이외의 항공기에게 다음 대체 비행로중의 하나를 허가하여야 한다.

가. 항공정보간행물에 등재된 비행로 허가 발부 시 대체비행로 문두에 용어 “Substitute”를 사용한다.

나. 항행안전시설의 레디얼(radial), 진로(course) 또는 방위(azimuth)에 의한 비행로.

다. 항행안전시설 간 또는 항행안전시설로 직진 비행하도록 규정된 비행로.

라. 레이더 유도(vectors).

4-4-5 G등급 공역(Class G Airspace)

조종사가 요구할 때만 G등급 공역을 통과하는 비행로를 항공관제허가서에 포함한다.

주기 1 : 제출된 비행계획서상에 G등급 공역을 통과하는 임의의 지역항법비행로가 포함되어 있다면 조종사가 요구한 것으로 간주한다.

주기 2 : G 등급 공역을 통과하는 군 훈련비행로 구간을 포함하는 비행계획서는 조종사가 요구한 것으로 간주한다.

제 5 절 고도배정 및 확인(Altitude Assignment And Verification)

4-5-1 수직분리 기준(VERTICAL SEPARATION MINIMA)

계기비행(IFR) 항공기를 다음 고도사이에서 아래기준을 사용하여 분리한다.

가. FL290 이하 - 1,000피트

나. FL290 초과 - 2,000피트

다. 다음과 같은 경우, FL290 이상에서 RVSM 운항이 인가된 항공기 간 : 1000피트

1) 축소된 수직분리 최저치(RVSM : reduced vertical separation minimum) 공역으로 지정된 공역 또는 고도 내에서 운항시

2) RVSM 전이공역(transition airspace) 및 지정된 전이고도 내에서 운항시

라. FL600 초과고도에서 군용항공기 간 - 5000피트

주기 : RVSM 공역 및 RVSM 전이공역(transition airspace)은 ICAO 지역보충 절차(Doc 7030.4)에 수록되어 있으며, 국제 항공고시보(NOTAM)로 전파된다.

참고 : 5-5-5 수직분리 적용

6-6-1 적용 9-3-12

FL600 초과고도에서의 군사작전

4-5-2 비행 방향에 따른 고도배정(Flight Direction)

다음 표 4-5-1에 의하여 항공기의 비행고도를 배정하여야 한다.

표 4-5-1 고도 배정

항공기가 운항중인 공역	자침 비행진로	배 정 해 야 할 고도	예
지표로부터 3,000피트 미만	모든 진로	모든 고도	
FL290 미만	0° - 179°	2,000피트 간격의 홀수 해발고도 또는 비행고도	3,000, 5,000 FL250, FL270
	180° - 359°	2,000피트 간격의 짝수 해발고도 또는 비행고도	4,000, 6,000 FL240, FL260
FL290 이상	0° - 179°	FL290에서 시작하여 4,000피트 간격의 홀수 비행고도	FL290, FL330 FL370
	180° - 359°	FL310에서 시작하여 4,000피트 간격의 홀수 비행고도	FL310, FL350 FL390
일방통행로(Composite System인 경우는 제외)	모든 진로	FL290미만 해발고도 또는 비행고도 FL290 이상 모든 홀수 비행고도	FL270, FL280 FL310, FL330
공역유보(ALTRV) 구역 내	모든 진로	모든 해발고도 또는 비행고도	
공중급유 구역 내	모든 진로	요구한 고도유보. 모든 해발고도 또는 비행고도	050B080 FL180B220 FL280B310
RVSM 또는 RVSM 전이공역 내 항공기	모든 진로	모든 비행고도(Any designated Cardinal altitude)	FL290, FL300 FL310, FL320 FL330, FL340

참고 : 4-5-3 예외사항

7-7-5 고도배정

9-4-2 분리최저치항공법 제57조 및 동법 시행규칙 제176조 순항고도

4-5-3 예외 사항(Exceptions)

교통상황, 기상상태 또는 항공기 운항상의 제한요소로 인하여 4-5-2 “비행방향에 따른 고도배정”의 기준에 의한 고도배정이 불가한 경우, 다음의 조건이 충족될 때, 비행방향에 관계없이 FL290 미만에서는 모든 기본고도나 비행고도를 배정할 수 있고, FL290이상에서는 홀수 비행 고도를 배정할 수 있다.

주기 : 이 항에 관련된 관제약어 및 기호는 2-3-9 “관제부호”를 참고한다.

가. 교통상황에 따라서 다음 중 한 가지 조건을 충족하는 경우, 예외규정을 적용한다.

1) 항공기가 관할구역 내에서 비행하고, 다른 관련위치나 구역으로부터 사전에 허가를 받았거나 운영내규 상에 명시된 비행인 경우.

2) 항공기가 관할구역 밖으로 비행할 때, 임의고도 배정도 허용된다는 특수운영 절차가 관련 항공교통관제기관 간 체결된 합의서 상에 명시되어 있는 경우

주기 : 중간 사용고도 통과 능력을 제공하는 주 소프트웨어를 사용하는 항공로 관제시설은 관련 시설 간의 합의서 상에 이러한 절차의 사용을 위한 특수 운영절차를 포함하여야 한다.

나. 해당 항공관제시설로부터 사전에 허가 받은 임의 비행로 상에서 비행하는 군용 항공기의 경우.

다. 기상상태로 인하여 예외 규정을 적용하여야 하는 경우, 동일 관제시설내의 관련 관제사(affected position or sectors) 또는 필요한 경우, 인접 해당 항공관제 시설로부터 사전허가를 득하여야 한다.

라. 항공기 운영상의 제한요소로 인하여, 배정된 고도가 항공기 성능제한으로 비행에 적합치 않은 것으로 조종사가 보고한 경우, 동일 관제시설내의 관련 관제사(affected position or sectors)가 필요 시, 인접 관제시설로부터 사전허가를 득한 후, 예외규정을 적용하여야 한다.

마. 군훈련경로(MTR)를 위하여 필요한 경우, 임무 목적상 필요한 때만 예외 규정을 적용할 수 있다.

참고 : 9-4-2 분리 최저치

4-5-4 최저 사용가능 비행고도(Lowest Usable Flight Level)

해당 관제권내에서의 기압변경이 사용 가능한 비행고도에 영향을 주는 경우, 해발고도 14,000피트 이상의 고도로 비행하는 항공기에게 허가할 수 있는 최저 사용가능 비행고도는 다음 표 4-5-2를 사용한다.

표 4-5-2 최저 사용가능 비행고도

고도계수정치	최저 사용가능 비행고도
29.92" 이상	FL 140
29.91" - 28.92"	FL 150
28.91" - 27.92"	FL 160

참고 : 9-4-2 분리 최저치

4-5-5 조정된 최저 비행고도(Adjusted Minimum Flight Level)

계기비행(IFR) 운영을 위하여 설정된 최저고도가 FL140 이상이고, 대기압이 29.92" 미만일 때, 최저비행고도를 결정하기 위하여 피트 단위의 최저고도에 상당한 비행고도(flight level)에 표 4-5-3의 적절한 조정요인을 더하여 최저사용가능 비행고도를 산출한다.

표 4-5-3 최저 비행고도 조정

고도계수정치	조정 요인
29.92" 또는 이상	없음
29.91" - 29.42"	500 피트
29.41" - 28.92"	1,000 피트
28.91" - 28.42"	1,500 피트
28.41" - 27.92"	2,000 피트

4-5-6 최저 항공로고도(Minimum En Route Altitudes : MEA)

다음의 “가”, “나”에 명시된 경우를 제외하고 비행구간 최저항공로고도(MEA) 이상의 고도를 배정하여야 한다. 통과제한사항을 발부하지 않은 경우, 항공기가 더 낮은 MEA가 적용되는 픽스/항행안전시설 상공을 통과 후, 더 낮은 MEA를 발부한다.

가. 배정고도가 관제구역 바닥(floor)층에서부터 최소한 300피트 이상이고, 다음 조건을 충족하는 경우 최저항공로고도 이하의 고도를 배정할 수 있으나 당해 배정 고도는 장애물 최저 회피고도(MOCA) 이하여서는 안된다.

주기 : 무선통신 두절시 관제사는 조종사가 비행구간 항공로 MEA 이상으로 상승한다는 사실을 주지하여야 한다.

1) 비레이더 절차는 VOR, VORTAC, TACAN으로부터 22마일 이내에서만 사용할 수 있다.

2) 레이더 절차는 운영상 잇점이 있고, 다음의 조치가 취해질 때에 한하여 사용한다.

가) 항공기가 항행안전시설로부터 22마일 이내까지 레이더 항법안내가 제공 될 것.

나) 통신두절절차를 발부한다.

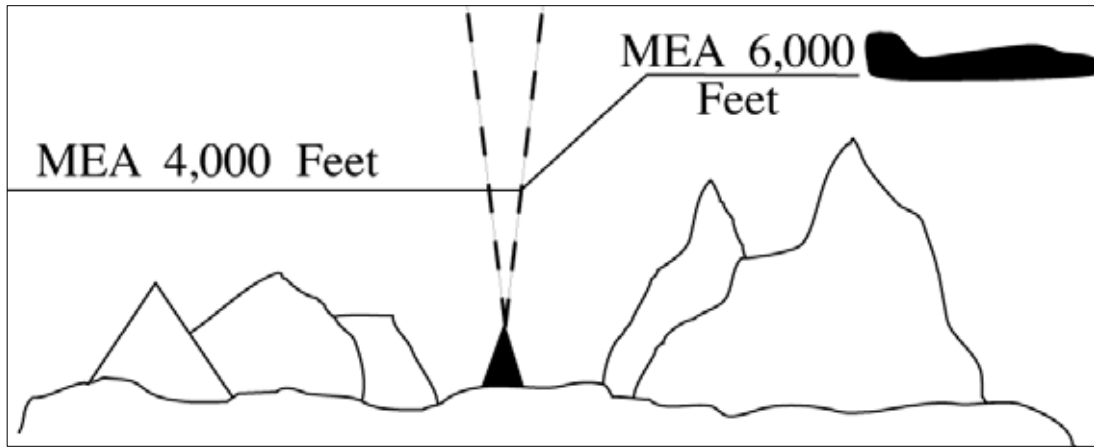
나. 레이더 지원이 제공되는 경우, 항공기는 (IFR을 위한 최저고도보다 높은) MEA 이하 또는 최대인가고도(MAA)이상의 제트 비행로로 비행하도록 허가받을 수 있다.

주기 : 특정 제트비행로 구간을 위한 MEA와 최대인가고도(MAA)는 항행안전시설 신호유효범위 제한의 제트항공로 구조 층 이상에 설정되어야 한다.

다. MEA로 인하여 더 높은 고도가 요구되는 곳에서는, 다음의 경우, 항공기가 더 높은 MEA로 상승을 시작하도록 허가한다.

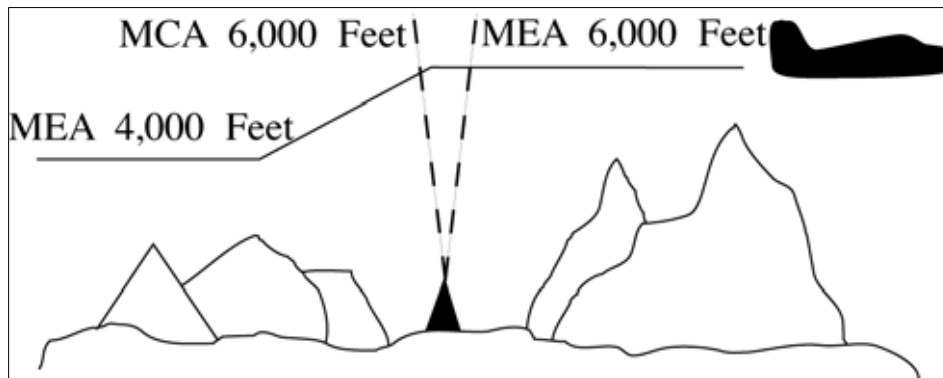
1) 최저통과고도(MCA)가 설정되지 않은 경우, 높은 MEA가 정해진 픽스를 통과 전 또는 통과 직후 (그림 4-5-1 참고).

그림 4-5-1 MCA가 설정되지 않은 경우



- 2) 최저통과고도(MCA)가 설정된 경우, 픽스 통과 전에 상승을 시작하여 최저통과고도(MCA) 이상으로 해당 픽스를 통과하도록 한다(그림 4-5-2 참고).

그림 4-5-2 MCA가 설정된 경우



라. MEA가 설정되지 않는 곳에서는 항공법 제57조, 동법 시행규칙 제176조의 계기 비행을 위한 최저고도 이상으로 비행을 허가한다.

참고 : 4-2-8 비행방식의 변경 허가

4-4-1 비행로의 사용

5-6-1 적용

4-5-7 고도 정보(Altitude Information)

다음과 같이 고도정보를 발부하여야 한다.

참고 : 4-2-1 허가 사항

가. 유지 또는 순향고도 : 공항허가한계점과 발간되지 않은 비행로를 사용하여 순향 고도를 발부했을 때, 조종사가 고도정보 참고가 가능한 픽스, 지점, 비행로에 도달 시까지 장애물을 회피할 수 있도록 적절한 통과고도를 발부하여야 한다. 발간된 계기접근절차가 없는 공항까지 순향허가를 발부할 때는 통과 제한사항이 없는 순향고도를 발부할 수 있다.

관제용어 : MAINTAIN / CRUISE (고도). MAINTAIN (고도) UNTIL (시간, 픽스, waypoint),
또는
(마일 수 또는 분) MILES / MINUTES PAST (픽스, waypoint).
CROSS (픽스, 지점, waypoint),
또는
INTERCEPT (비행로) AT OR ABOVE (고도), CRUISE (고도).

주기 1 : 통과고도는 항공기가 발간된 비행로나 계기접근절차가 설정된 곳에 있을 때, 계기비행 장애물 회피고도가 확보되어야 한다.

주기 2 : 발간된 계기접근절차가 없는 공항까지의 순향고도 허가가 항공기에게 발부될 때는, 조종사에게 고도정보가 유용해지는 픽스, 지점 및 비행로에 항공기가 도착할 때까지, 동 지역을 안전하게 비행할 수 있는 통과고도 요구사항 충족은 불가능하다. 그러한 상황에서, 통과고도 제한이 없는 순향고도허가는 조종사가 항공법 제57조, 시행규칙 제176조에 명시된 최저계기비행 고도를 결정하도록 하고 최저계기비행 고도가 순향고도 허가서에 명시된 고도보다 더 낮은 경우, 조종사 판단으로 강하를 허가할 수 있다.

나. 필요시, 제한사항을 포함한 상승 또는 강하지시를 발부하고, 시간점검과 함께 세계표준시간(UTC)을 참고하여 시간 제한사항을 발부하여야 한다. 관제사가 ARINC, 비행정보센터(FIC) 등과 같은 인가된 통신제공자를 통하여 중계할 때, 허가 중계시, 무선운용자에게 현재시간을 항공기에게 발부할 것을 조언하여야 한다. 관제사-조종사간 데이터링크통신(CPDLC)을 이용하여 허가를 발부한 경우, 시간 점검은 생략한다

항공교통관제기관이 상승 또는 강하에 대한 제한사항을 발부하지 않은 경우, 조종사는 비행허가를 받아 응답하자마자 상승 또는 강하를 시작하여야 한다. 지정고도의 1,000피트 전까지는 항공기의 성능에 맞는 최대 상승·강하율로 비행하고, 다음은 지정고도에 도달할 때까지 500~1,500FPM율로 상승 또는 강하하여야 한다. 조종사가 최소한 500FPM의 비율로 상승 또는 강하할 수 없을 때, 항공교통관제기관에 통보하여야 한다. 상승 또는 강하 중 중간고도에서 수평비행이 필요한 경우, 항공교통관제기관에 통보하여야 한다.

참고 : AIM 4-4-9 비행허가의 준수

예 1 : “Korean air one twenty five, Climb to reach one three thousand at two two one five.”

“Time two two one one and one-quarter.”

조종사는 2215(Z)에 13,000피트를 유지할 것이다.

예 2 : 중계를 통하여 허가가 발부될 때,

“Speedbird five, climb to reach flight level three-five zero at one-two-one-five, time.” (시간점검을 발부한다).

참고 : 1-2-1 용어의 의미

2-4-17 숫자사용법

관제용어 : CLIMB / DESCEND AND MAINTAIN (고도).

필요시,

AFTER PASSING (픽스, waypoint),

또는

AT (시간) (시, 분, 가장 가까운 15분 단위의 분 값).

CLIMB/DESCEND TO REACH (고도) AT [시간(시간점검 발부).

또는 픽스, Waypoint],

또는

AT (시간). CLIMB /DESCEND AND MAINTAIN (고도) WHEN ESTABLISHED AT LEAST (마일 수 또는 분) MILES/MINUTES PAST (픽스) ON THE (항행안전시설) (명시된) RADIAL.

CLIMB / DESCEND TO REACH (고도) AT (시간 또는 픽스, waypoint),

또는

A POINT (마일 수) MILES (방향) OF (DME 항행안전시설명).

또는

MAINTAIN (고도) UNTIL [시간 (시간점검 발부), 픽스]] THEN CLIMB/DESCEND AND MAINTAIN (고도).

중계를 통해 :

CLIMB TO REACH (고도) AT (시간) (시간점검 발부).

EXPEDITE CLIMB (또는 DESCENT) [UNTIL PASSING (고도)].

CLIMB (또는 DESCENT) TO (고도).

REPORT LEAVING (또는 REACHING 또는 PASSING) (고도).

STOP CLIMB (또는 DESCENT) AT (고도).

CONTINUE CLIMB (또는 DESCENT) TO (고도).

MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (고도)] [TO (고도)].

IF UNABLE (대체지시) AND ADVISE.

MAINTAIN AT LEAST (숫자) FEET (또는 METERS) ABOVE/BELOW (항공기 호출부호).

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.1.2 level changes, reports and rates

다. 특정 픽스 또는 waypoint 상의 지정된 고도.

관제용어 : CROSS (픽스, waypoint) AT (고도).

CROSS (픽스, waypoint) AT OR ABOVE / BELOW (고도).

MAINTAIN (고도) UNTIL PASSING (중요 지점).

MAINTAIN (고도) UNTIL (시간).

MAINTAIN (고도) UNTIL ADVISED BY (시설명).

MAINTAIN (고도) UNTIL FURTHER ADVISED.

MAINTAIN (고도) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.2.3 Maintenance of Specified Levels

라. 조종사의 판단에 따라 강하할 수 있는 강하허가의 한 부분인 특정 픽스 상의 특정 비행고도. 그것이 실용성이 있을 때는 언제든지 조종사의 판단에 따라 임의 상승 또는 강하를 허가하여야 한다. “at pilot’s discretion”란 용어는 조종사가 필요할 때, 상승 또는 강하를 시작할 선택권을 조종사에게 제공한다는 뜻이다. 조종사가 원할 때는 언제라도 상승 또는 강하를 할 수 있으며, 어떠한 중간고도에서도 잠시 수평비행을 할 수 있도록 허가된 것이다. 그러나 조종사는 당해 고도를 떠난 후, 그 고도로 다시 돌아갈 수 없다.

참고 : AIM 4-4-9 비행허가의 준수

관제용어 : CLIMB / DESCEND AT PILOT'S DISCRETION.

예 1 : “Korean Air Four Seventeen, Descend And Maintain Six Thousand.”

주기 : 조종사는 허가를 받는 즉시 강하를 시작하여 배정된 고도 6,000피트에 도달할 때까지 4-5-7 “고도정보” “나”의 강하율에 의한 강하가 예상된다.

예 2 : “Korean Air Four Seventeen, Descend At Pilot's Discretion, Maintain Six Thousand.”

주기 : 조종사는 “At Pilot's Discretion” 용어의 범위 내에서 6,000 피트까지 강하가 허가된 것이다.

예 3 : “Korean Air Four Seventeen, Cross Osan VOR At Or Above flight level two zero zero, Descent And Maintain Six Thousand.”

주기 : 조종사는 OSAN VOR에 도착할 때까지 조종사의 판단에 따라 강하할 수 있는 권한을 부여받았다. OSAN VOR을 통과할 때, FL 200 이상으로 통과하여야 하며, OSAN VOR을 통과 후에는 배정된 고도 6,000피트에 도달할 때까지 4-5-7 “고도정보” “나”에 의한 강하율로 강하가 예상된다.

예 4 : “Korean Air Four Seventeen, Cross Osan V-O-R At And Maintain Six Thousand.”

주기 : 조종사는 자신의 판단에 따라 강하할 수 있는 권한을 부여받았으나, OSAN VOR 통과 시는 6,000피트를 유지하여야 한다.

예 5 : “Korean Air Four Seventeen, Descend Now To flight level two seven zero, Cross Osan V-O-R At Or Below One Zero Thousand, Descend And Maintain Six Thousand.”

주기 : 조종사는 허가를 받은 즉시 강하를 시작하여 FL270에 도달하여야 하고, FL270에 도달 후, OSAN VOR에 도착할 때까지는 조종사의 판단에 따라 강하할 수 있다. 조종사는 10,000피트 이하로 OSAN을 통과하여야 하며, OSAN VOR 이후 6,000피트 도달 시까지는 4-5-7 “고도정보” “나”에 의한 강하율로 강하하여야 한다.

주기 1 : 통과고도가 명시된 강하허가는 통과고도 제한이 적용되는 비행지역에서 조종사의 판단에 따라 강하할 수 있는 권한이 주어진다.

주기 2 : 기타 조종사의 판단에 따른 강하가 허가된 경우, 언제든지 관제사에 의하여 특별히 언급되어야 한다.

주기 3 : 조종사는 조종사의 판단에 따른 강하를 적절히 계획하기 위하여, 다른 섹터에서 발부될 것을 포함하여 강하와 관련되는 어떤 예상되는 제한 사항을 알 필요가 있다.

주기 4 : 관제사는 위 “나” 에 의한 강하율은 단지 권고사항이며 항공기가 항상 이러한 강하율로 강하하지는 않는다는 것을 인식하여야 한다.

참고 : 용어의 정의- *pilot's discretion*.

- 마. 상승 또는 강하지역이 조종사의 판단대로 할 수 있는 권한이 부여될 때, 항공기가 상승/강하하여야 할 고도 다음에 조종사의 판단에 따라 유지할 고도를 명시하여야 한다.

관제용어 : CLIMB/DESCEND NOW TO (고도), THEN CLIMB/DESCEND AT PILOT'S DISCRETION MAINTAIN (고도).

예 : “Asiana Eight Eighty Two, Descend now to flight level two eight zero, then descend at pilot's discretion maintain flight level two four zero.”

주기 1 : 조종사는 허가를 받는 즉시 강하를 시작하여 배정된 비행고도 FL280에 도달할 때까지 위 “나” 에 의한 강하율로 강하가 예상된다. 이 지점에서 조종사에게 위 “라” 에서 명시된 “At Pilot's Discretion” 항목 내에서 FL240까지 계속 강하가 허가된 것이다.

주기 2 : 관제사는 위 “나” 에 의한 강하 율은 권고사항이며, 항공기가 항상 당해 강하율로 강하하지는 않을 것임을 인식하여야 한다.

- 바. 상승/강하허가의 “조종사 판단대로(pilot's discretion)” 부분이 새로운 고도 배정에 의하여 취소된 경우, 조종사에게 새로운 고도는 “수정고도(amended altitude)” 임을 알려야 한다.

예 : “Asiana Eight Eighty Two, Amended Altitude, Descend And Maintain flight level two six zero.”

주기 : 비행고도 FL280에서 AAR882는 FL240까지 조종사 판단에 따라 강하가 허가되었다. 그러나 계속하여 고도배정이 FL260로 변경되었고, 조종사 임의 사항은 더 이상 허가되지 않았다.

- 사. 하나 이상의 고도를 포함한 고도를 배정한다.

관제용어 : Maintain Block (고도) Through (고도).

- 아. 발간된 제한사항에 의거 STAR/FMSP 절차에 따라서 수직항행(vertical navigation)을 지시한다.

관제용어 : DESCEND VIA (STAR/FMSP 명칭 및 번호).

예 ; “Descend Via The Chongja One Arrival.”

“Cross Shrimp at flight level two four zero, then descend via the Mado Two Arrival.”

주기 : “descend via” 허가는 발간된 고도 및/또는 속도 통과 제한을 이행하기 위한 조종사의 임의 강하를 인가하는 것이다. 간행물 차트상에 명시된 “Expect” 고도(altitude) 및/또는 속도(speed)는 관제사가 별도로 구두로 허가를 발부하기 전까지 통과 제한사항으로 간주하여서는 안 된다. 표준 도착절차/비행관리 시스템 절차(STAR/FMSP)는 조종사의 비행계획 목적용으로 사용하여야 하며 항공교통관제사가 고도 또는 속도를 다음 허가로서 예상됨을 별도 조언하지 않는 한 통신두절시 이용되어서는 아니 된다.

- 1) STAR/FMSP 고도와 다른 통과 고도의 배정이 필요한 경우, 조종사에게 변경 관련 사항을 강조하여 허가하여야 한다.

관제용어 : DESCEND VIA THE (STAR/FMSP) ARRIVAL EXCEPT CROSS (픽스, 지점, waypoint) (수정된 고도 정보).

예 : “Asiana Eight Eighty Two, descend via the Haris One Arrival, except cross Haris at or above flight level one six zero.”

주기 : 항공기는 해리스(haris) 도착절차를 횡적으로 유지 후, 조종사 임의 (pilot discretion)로 해리스(haris)까지 FL160 이상 고도로 통과할 수 있다. 해리스(haris) 통과 후, 발간된 절차에 의거 접근한다.

- 2) STAR/FMSP 절차에 포함되지 않은 중간 또는 최종고도 발부가 필요한 경우, 4-5-7 "가"와 관련한 “아”의 규정을 적용할 수 있다.

관제용어 : DESCEND VIA (STAR/FMSP) ARRIVAL EXCEPT CROSS (수정된 고도 정보).

예 : “Asiana Eight Eighty Two, descend via the Haris One Arrival, except maintain one zero thousand.”

주기 : 항공기는 해리스(haris) 도착절차를 횡적·수직으로 유지 후, 속도 및 고도제한을 준수하고, 조종사 임의(pilot discretion)로 10,000피트까지 강하한다. 10,000피트 도달 시 관제사가 계속 강하를 허가할 때까지 항공기는 동고도를 유지하여야 한다.

자. 조종사가 허가 수용이 불가능한 경우, 표준분리 및 적극관제를 유지하기 위하여 수정지시를 발부하여야 한다.

주기 1 : 조종사는, 비상 상황시를 제외하고 수정된 허가가 발부되지 않는 한 이미 발부된 항공교통관제허가를 준수하여야 한다.

주기 2 : 발부된 허가 수용이 곤란한 경우, 조종사는 관제사에게 조언하여야 한다. “We will try” 또는 다른 유사한 응답이 조종사의 항공교통관제허가에 대한 수용을 의미하는 것은 아니다.

주기 3 : 관제사는 각각의 항공기들에 대한 정상운영 능력에 맞추어 항공교통관제(ATC) 허가를 발부하여야 하며, 표준분리를 취하기 위하여 급박한(last minute) 수정요구를 하여서는 안 된다.

주기 4 : 분리를 취하기 위하여 관련 제한사항을 발부하는 대신에 용어 “Expedite”를 사용하여서는 안 된다.

참고 : 10-1-3 지원업무의 제공

4-5-8 예상되는 고도 변경(Anticipated Altitude Changes)

가능하다면 고도의 상승이나 강하허가 또는 다른 관제시설로부터의 고도변경 요구가 예상될 때, 항공기에게 통보하여야 한다.

관제용어 : EXPECT HIGHER/LOWER IN (마일 수 또는 분) MILES/MINUTES
또는

AT (픽스).

REQUEST ALTITUDE/FLIGHT LEVEL CHANGE FROM (항행안전시설 명칭).
필요시,

AT (시간, 픽스 또는 고도).

EXPECT DESCENT(또는 CLIMB) AT (시간 또는 특정 지점).

REQUEST DESCENT AT (시간).

참고 : 2-2-6 IFR 진행자료

ICAO DOC 4444 12.3.1.2 level changes, reports and rates

4-5-9 고도확인 - 비레이더(Altitude Confirmation - Nonradar)

가. 다음의 경우를 제외하고는 위치보고가 접수될 때와 최초 교신시에 배정된 고도 확인을 조종사에게 요구하여야 한다.

주기 : 위 “가” 에 의한 목적상 “최초 교신” 이란 조종사가 각 구역/관제석과 처음으로 무선 교신함을 의미함.

1) 조종사가 배정된 고도를 말하거나,

2) 관제사가 상승이나 강하하는 항공기에게 새로운 고도를 배정한 경우.

3) 터미널(Terminal) : 항공기가 동일시설내의 다른 관제석으로부터 자신의 관제석으로 이양된 경우.

관제용어 : (수평비행을 하고 있을 경우),

VERIFY AT (고도/비행고도(FL)).

(상승 또는 강하 중일 때).

VERIFY ASSIGNED ALTITUDE (고도/비행고도(FL)).

나. 한 · 미 육군 : 모든 조종사의 고도 복창을 재확인하여야 한다.

관제용어 : (고도 복창이 정확한 경우),

AFFIRMATIVE (고도).

(고도 복창이 정확하지 않은 경우),

NEGATIVE. CLIMB / DESCEND AND MAINTAIN (고도),

또는

NEGATIVE. MAINTAIN (고도).

제 6 절 체공 항공기 (Holding Aircraft)

4-6-1 체공픽스까지의 허가(Clearance To Holding Fix)

목적공항이 아닌 다른 픽스까지 허가가 필요할 때, 지연되는 시간, 체공공역의 한계, 항행안전시설, 고도, 기상조건 등 운영상의 요소를 고려하여야 하며, 다음 사항을 발부하여야 한다.

가. 허가한계점 (허가한계점 이후의 비행로 일부분이 최종 허가한 비행로와 다른 경우, 조종사에게 허가한계점 이후 예상되는 비행로를 발부하여야한다).

관제용어 : EXPECT FURTHER CLEARANCE VIA (routing).

예 : “Expect further clearance via direct Anyang VORTAC, Alfa five eight two Sinsa intersection, direct TGU.”

나. 체공지시

1) 조종사에게 지연이 예상되지 않음을 통보할 때, 체공지시를 생략할 수 있다.

2) 체공장주가 비행정보간행물에 공고되었을 때, 공고된 체공방향과 “AS PUBLISHED” 용어만 사용하고 기타 모든 체공지시는 생략할 수 있다. 조종사 요구시, 체공지시 전부를 발부하여야 한다.

관제용어 : CLEARED TO (픽스), HOLD (방향), AS PUBLISHED,

또는

CLEARED TO (픽스), NO DELAY EXPECTED.

다. 허가예상시간(EFC) : 지연이 예상되지 않는 경우, 본 항목은 발부할 필요가 없다.

1) 책임구역 안에 있는 픽스 외에 다른 픽스에서 추가적인 체공이 예상될 때, 해당 픽스와 예상되는 추가지연 시간을 통보하여야 한다. 또한 여러 개의 픽스가 관련될 때, 항공로에서 모든 추가 지연정보를 통보한다 (특정 픽스는 생략).

주기 : 추가지연정보는 공지통신 두절시 조종사가 취할 조치를 결정하는데 사용되지는 않는다. 조종사는 항공법 시행규칙 제214조 “통신두절 시의 비행” 에 의거 취할 조치를 결정하여야 한다.

관제용어 : EXPECT FURTHER CLEARANCE (시간),

그리고 필요시,

ANTICIPATE ADDITIONAL (시, 분) MINUTE/HOUR DELAY AT (픽스),

또는

ANTICIPATE ADDITIONAL (시, 분) MINUTE/HOUR EN ROUTE DELAY.

EXPECTED APPROACH TIME (시간).

REVISED EXPECTED APPROACH TIME (시간).

DELAY NOT DETERMINED (이유).

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.3.3 체공허가

예 1 : “Expect Further Clearance One Niner Two Zero, Anticipate Additional Three Zero Minute Delay At Sweet.”

예 2 : “Expect Further Clearance One Five One Zero, Anticipate Additional Three Zero Minute Enroute Delay.”

- 2) 접근관제 구역 내에서 추가 제공이 예상될 때는 터미널(Terminal)의 모든 지연사항을 추가로 알린다.

관제용어 : EXPECT FURTHER CLEARANCE (시간),
그리고 필요시,
ANTICIPATE ADDITIONAL (시, 분) MINUTE/HOUR TERMINAL
DELAY.

- 3) 터미널(Terminal) : 터미널(Terminal)에서 지연이 되거나 예상될 때는, 도착 항공기에게 통보할 수 있도록 항공교통센터 또는 접근관제소에 통보하여야 한다.

- 4) 지연이 예상될 때, 항공기가 허가한계점에 도착하기 적어도 5분전에 위 “가”, “나” 를 발부하여야 한다. 교통상황이 체공픽스로부터 5분 이내에 있는 항공기가 제공하여야 할 상황인 경우, 이들 항목들을 지체 없이 발부하여야 한다.

주기 1 : AIM 5-3-7(FAA) “라” 에는 항공기는 체공픽스로부터 3분 이내의 거리에 있을 때부터 감속하도록 규정하고 있다. 5분 요구에 포함된 추가 2분은 체공픽스 도착예정시간에 대한 조종사와 관제사간의 차이, 시계의 오차 및 충분한 사전준비 및 조작에 필요한 시간을 고려한 것이다.

주기 2 : 제공이 필요할 때, 용어 “Delay Indefinite” 는 정확한 지연예상시간 및 지연이유를 즉시 결정할 수 없을 때 사용한다. 즉, 움직일 수 없이 고장난 항공기가 활주로 상에 있거나 접근관제소 및 항공교통센터의 교통량 포화상태, 착륙최저치 이하의 기상조건 등이다. 어떤 경우라도 가능한 한 지연시간 및 이유를 조종사에게 통보하기 위하여 관제사 및 감독관은 관계기관(기상대, 공항운영자, 다른 시설 등)과 협조하여 최선의 노력을 다하여야 한다.

관제용어 : DELAY INDEFINITE (알고 있다면, 이유),
EXPECT FURTHER CLEARANCE (시간). (지연이유 파악 후, 가능하다면 빨리 조종사에게 알린다).

예 : “Cleared To Daebu, Hold West, As Published, Expect Further Clearance Via Direct Anyang V-O-R One Three One Five, Anticipate Additional Two Zero Minute Delay At Daebu.”

“Cleared To Madoo, Hold West On Victor Two Twenty-Five, Seven Mile Leg, Left Turns, Expect Further Clearance One Niner Two Zero, Anticipate Additional One Five Minute Terminal Delay.”

“Cleared To Daebu, No Delay Expected.”

“Cleared To Madoo, Hold North, As Published, Delay Indefinite,
Snow Removal In Progress Expect Further Clearance One One
Three Zero.”

4-6-2 체공픽스 다음 비행구간에 대한 비행허가(Clearance Beyond Fix)

가. 지연이 예상되지 않는 경우, 허가한계점 이후의 허가를 픽스 도착 최소한 5분 전에 발부한다.

나. 허가한계점 이후의 비행구간에 대한 허가를 발부할 때, 다음 사항이 포함되도록 하여야 한다.

1) 허가한계점 또는 접근허가.

2) 다음 중 하나를 비행경로로 지정한다.

가) 비행경로의 세부사항(항공로, 비행로, 진로, 픽스, 기수방향, 원호 또는 레이더 유도).

나) “VIA LAST ROUTING CLEARED” 용어는 최근에 발부한 비행허가가 새로운 허가한계점까지 변경이 없고 조종사와 관제사간에 불필요한 교신을 줄이기 위한 때에 사용된다.

관제용어 : VIA LAST ROUTING CLEARED.

3) 현재고도와 다를 경우, 배정된 고도.

주기 : 통신두절의 경우를 제외하고 픽스 다음 구간의 허가를 받지 못했을 때, 조종사는 비행정보간행물에 명시된 바와 같이 제공하여야 하며, 제공장주가 발간되지 않았고, 제공지시를 발부 받지 않은 경우, 조종사는 픽스에 도착하기 전에 제공지시에 관해 항공교통관제기관에 요구하여야 한다. 픽스 도착 전에 제공지시를 받지 아니한 경우, 픽스에 접근하는 진로상의 표준장주에서 제공하면서 가능한 빨리 추가 지시를 요구하여야 한다.

4-6-3 지연(Delays)

가. 항공기를 지연시키거나 지연이 예상될 때, 감독관 또는 선임관제사에게 가능한 조속히 보고하여야 한다.

나. 도착지연이 30분이 되거나 될 것으로 예상될 때, 다음의 조치를 취한다.

1) ENROUTE : 접근관제소 또는 항공교통센터는 항공기가 관할구역에 진입 후, 가능한 빨리 모든 지연정보를 발부하여야 한다. 지연정보는 가능한 항공기와 최초로 교신하는 항공교통센터의 관제사가 발부하도록 한다.

2) 터미널(Terminal) : 목적공항을 포함하는 구역의 접근관제소는 관할 접근관제구역에 진입한 후 가능한 빨리 모든 지연정보를 발부하여야 한다. 지연정보는 가능한 항공기와 최초로 교신하는 접근관제소의 관제사가 발부하도록 한다.

- 3) 조종사가 지연정보를 요구하는 경우를 제외하고, 모든 지연정보가 ATIS로 제공될 때, 위의 “1)” , “2)” 에 의한 정보발부는 생략 할 수 있다.
관제용어 : (공항명) ARRIVAL DELAYS (분/시간 단위의 시간).

4-6-4 체공 지시(Holding Instructions)

체공지시 발부가 필요할 때는 다음 사항을 명시하여야 한다.

가. 체공픽스/waypoint로부터의 체공 방향.

나. 체공픽스 또는 waypoint.

주기 : 체공픽스가 허가한계점에 포함되어 발부된 경우 생략할 수 있다.

다. 체공 레디얼, 진로, 방위, Track, 항공로 또는 비행로.

라. DME 또는 지역항법(RNAV)이 이용되는 경우, 마일 단위의 장주길이. 조종사 요구 또는 관제사가 필요하다고 판단시 장주길이를 분단위(minute)로 명시 한다.

마. 좌측선회를 하여야 하거나 조종사 요구 또는 관제사가 필요하다고 판단 시, 체공 장주 선회방향.

관제용어 : HOLD (방향) OF (픽스/waypoint) ON (특정 레디얼, 진로, bearing, track, 항공로, 방위 또는 비행로).

장주 길이 발부가 필요한 경우,

(분/마일 단위의 숫자) MINUTE/MILE LEG.

선회방향 발부가 필요한 경우,

LEFT/RIGHT TURNS.

바. 다음의 경우 최대체공속도를 조언하여야한다.

1) 항공기에게 체공장주속도를 초과하여 장주 진입을 허가하였고 당해 초과속도로 진입 시 체공장주 보호가 가능할 때.

2) 항공기가 체공장주구역으로부터 이탈하는 것을 관측하였을 때.

3) 간행물에 고시되지 않은 체공장주에 제한된 속도로 체공이 허가 되었을 때.

예 : 항적난기류(Wake Turbulence)로 인하여 터보프롭 항공기가 권고된 최대 체공속도 초과를 요구시, 항공교통관제기관은 항공기에게 요구속도를 보호할 수 있는 체공장주로의 진입을 허가할 수 있으며, 조종사에게는 해당 체공장주 구역 구역에서의 최대 체공속도를 조언해 줄 것이다.

관제용어 : “ MAXIMUM HOLDING AIRSPEED IS TWO ONE ZERO KNOTS.”

4-6-5 시각 체공지점(Visual Holding Points)

조종사가 지형에 익숙한 경우에는 조종사가 육안으로 지형지물을 결정할 수 있는 위치 참고물을 체공픽스로 사용할 수 있다.

관제용어 : HOLD AT (위치) UNTIL (time or other condition).

HOLD VISUAL [OVER] (위치) [또는 between (두 중요 지점)].

참고 : 7-1-4 시계비행 항공기의 시각 체공

ICAO DOC4444, 12.3.3.3 holding clearances

4-6-6 체공 비행로 이탈(Holding Flight Path Deviation)

장애물 및 교통상황이 허락된다면 규정된 체공비행 경로로부터 이탈하기 위한 조종사의 요구를 허가한다.

4-6-7 감시되지 않는 항행안전시설(Unmonitored NAVAID)

감시되지 않는 항행안전시설의 상공에서 체공하고 있는 항공기는 항행안전시설로부터 신호를 수신하지 못하는 경우, 체공항공기가 진행하여야 할 경로 상에 있는 다른 항공기와도 분리시켜야 한다.

4-6-8 ILS 보호/임계구역(ILS Protection / Critical Areas)

운고(ceiling) 800피트 또는 시정 2마일(또는 3,200미터) 미만일 때, 항공기에게 공항으로 진입하는 방향의 공항상공 또는 공항과 ILS 외측마커(또는 외측마커 대체 픽스) 사이 로칼라이저로부터 1법정마일(SM)(또는 1,600미터) 내 5,000피트 AGL 미만에서 체공을 허가하여서는 안 된다.

참고 : FAAO 7130.3 54. 체공장주기준

제 7 절 도착절차(Arrival Procedures)

4-7-1 허가 정보 (Clearance Information)

도착하는 항공기에게 다음 사항을 명시하여 허가한계점까지 허가하여야 한다.

가. 픽스 또는 공항 명칭

나. 필요한 경우, STAR/FMSP 및 STAR/ FMSP의 전이로를 포함한 비행경로. 민간항공기에게는 도착진로가 동일할 때, 항공로 또는 우선도착비행로 대신에 STAR 및 STAR의 전이로를 배정하여야 한다. 필요한 장비를 장착한 항공기에게는 FMSP나 FMSP의 전이로를 배정하여야 한다. 필요한 경우, 허가의 내용 중에는 비행할 STAR/FMSP 전이로의 명칭, 현재 번호 등을 포함하여야 한다. 군용항공기는 조종사가 STAR/FMSP를 포함한 비행계획을 제출하였거나 당해 조종사 요구시, STAR 또는 FMSP를 배정한다.

관제용어 : (STAR/FMPS 명칭 및 번호) ARRIVAL.

(STAR/FMPS 명칭 및 번호) ARRIVAL, (Transition 명칭) TRANSITION.

예 : “CHEONGJA ONE ARRIVAL.”

“CHEONGJA ONE ARRIVAL, DELTA TRANSITION.”

주기 : 민간조종사는 항공교통관제허가 시 발부한 STAR/FMPS 또는 당해 지역을 위하여 발간된 STAR/FMPS의 사용을 원치 않을 경우, 항공교통관제기관에 알려야 한다.

다. 아래와 같은 고도 지시.

1) 배정된 고도 또는,

2) STAR/FMSP 또는 STAR/FMSP 전이로 상의 수직항행지시.

예 : “Bayview three RNAV arrival, helen transition, maintain Flight Level Three Three Zero.”

“Descend via the civil one arrival.”

“Cross KWA at Flight Level Two Four Zero.”

“Descend via the coast two arrival.”

“Chongja One Arrival, Descend and maintain Flight Level Two Four Zero.”

참고 : FAAO 4-5-7 고도 정보

AIM 5-4-1 도착항공기를 위한 STAR, FMSP

라. 필요에 따라 제공지시, 허가예상시간(EFC) 및 부가적인 지연정보를 발부.

마. 추후 교신할 통신에 관한 적절한 지시사항.

참고 : 2-1-17 무선통신 이양

4-7-2 사전 강하허가(Advance Descent Clearance)

ENROUTE : 경계선 가까이의 인접 항공교통센터(ACC) 구역 내에 위치한 공항에 착륙하는 항공기를 관제할 때는 다음 조치를 취한다.

- 가. 저고도 항공기의 관제권을 인수하는 관제시설과 협조하고 항공기에게는 적절한 허가를 발부한다.
- 나. 이와 같은 조치는 정상적인 고도강하와 감속조치를 할 수 있도록 목적지 공항으로 부터 충분한 거리를 두고 취하여야 한다.

4-7-3 단일 주파수 접근(SFA)

터미널(Terminal) : 계기비행계획서를 제출한 군용 단좌 터보 제트항공기에 대한 단일 주파수 접근절차가 합의서에 명시되어 있는 곳에서는, 접근을 시작하거나 항공로상 강하중 최초 무선교신이 이루어진 후부터 착륙 또는 저고도접근이 완료될 때까지는 무선 주파수 변경을 요구하여서는 안 된다. 단, 다음의 경우에는 그러하지 아니하다.

참고 : FAAO 7610.4 9-3-6 단일 주파수 접근

용어의 정의 - 단좌 항공기

- 가. 주간에 항공기가 시계비행(VFR) 상태에서 비행할 때.
- 나. 조종사 요구시.
- 다. 조종사가 계기비행을 취소할 때.
- 라. 비상상태 하에서.
- 마. 항공기에게 시각(Visual) 접근을 허가했을 때.

4-7-4 군용기에 대한 무선주파수 및 레이더 비컨 변경

(Radio Frequency And Radar Beacon Changes For Military Aircraft)

단좌 군용 터보 제트항공기가 부분적 또는 전반적으로 계기비행 상태나 야간에 계기 접근을 할 때는 다음의 조치를 취한다.

주기 : 조종사가 주파수 변경 또는 항공기 선회, 장비조작을 위하여 과도한 몸놀림으로 인한 조종사의 정신적 혼란 및 항공기의 과격한 기동은 조종사의 착각 (Vertigo)을 일으키게 하는 원인으로 알려져 있다.

가. 통신 수용능력과 교통량이 허락하는 한, 무선주파수 및 레이더 비컨 변경을 가능한 지양하여야 한다. 변경이 필요한 경우는 다음과 같이 지시한다.

- 1) 항공기가 접근 픽스 또는 이양지점에 도착하기 전에 충분한 시간적 여유를 두고 변경할 수 있도록 지시하여야 한다.
- 2) 지표로부터 2,500피트 아래의 고도에서 가능한 한 주파수나 레이더 비컨 변경을 하여서는 안 된다.
- 3) 항공기가 선회하고 있는 동안에는 주파수 변경 및 레이더 비컨 변경을 요구 하여서는 안 된다.

나. 교통량이 허락하면 접근항공기가 사용하고 있는 주파수 이외의 주파수를 접근 관제소에 관제권 이양시 배정할 수 있다.

터미널(Terminal)

다. 가능한 주파수 변경을 최소한으로 줄이기 위하여 공통 주파수(common frequency)를 접근관제소와 GCA가 공동으로 사용한다.

- 라. GCA에서 공통주파수로 항공기와 교신할 수 없을 때에는 GCA 주파수로 변경을 허가할 수 있다.
- 마. 비레이더 접근관제 시, 다음의 경우, 관제탑 주파수로 변경할 것을 항공기에게 지시할 수 있다.
- 1) 보고된 운고(ceiling)가 1,500피트 이상, 시정 5마일 이상일 때
 - 2) 항공기가 지표면을 육안 참고하여 비행할 수 있다고 보고할 경우
 - 3) 항공기가 요구하고 Contact Approach 허가를 받았을 때
 - 4) 항공기가 시각(Visual) 접근을 허가받았을 경우
- 바. 항공기가 고고도 접근을 시작한 후에는 주파수 변경 또는 레이더 비컨 변경을 지양하여야한다.
- 사. 실패접근을 할 때, 항공기가 실패접근고도, MEA 또는 MVA에 도착하기 전에 주파수 및 레이더 비컨 변경을 요구하여서는 안 된다.
- 참고 : 5-2-6 기능별 코드 배정

4-7-5 군용 터보제트기의 항공로상 고도 강하 (Military Turbojet Enroute Descent)

다음의 경우를 제외하고는 군용 터보제트기에게 군용기가 아닌 터보 제트항공기와 같은 도착절차를 제공하여야 한다.

주기 : 조종사가 정상 도착절차를 원하지 않는 경우 고고도 계기접근을 요구하는 것은 조종사의 책임이다.

가. 항공로상 고도강하는 비레이더 관제하에서 실시할 수 있다. 그러나 레이더 유도 방식을 이용하여 항공기를 고고도 계기접근절차 또는 PAR/ASR 절차의 최종 접근진로로 진입시킬 수 있는 성능을 갖춘 경우에 한하여 레이더를 이용한 강하를 실시할 수 있다. 레이더유도 방식에 의한 일반적인 지연이 예상되는 경우를 제외하고는 레이더 유도에 의한 강하를 실시하여서는 안 된다.

나. 목적공향에 대한 고고도 계기접근 절차상의 가장 높은 첫 접근 픽스 고도 이하로 강하 허가를 발부하기 전에, 다음 사항을 항공기에게 통보하여야 한다.

- 1) 예상되는 계기접근 종류. 예 : “Expect V-O-R approach to runway two two.”
- 2) 최종접근 진로로 제공될 레이더 유도
예 : “Expect Surveillance/Precision approach to runway one seven ; Radar vectors to final approach course.”
- 3) 운고(ceiling) 1,000피트(미공군 : 1,500피트) 또는 가장 높은 선회접근 최저치 중 더 높은 수치 미만이거나 시정 3마일 미만인 경우 최근 기상정보
예 : “Expect ILS approach to runway eight ; Radar vectors to localizer/ azimuth course. weather (보고된 기상현상).”

다. ATIS가 제공되는 공향에서 “나”의 강하허가를 발부하기 전에 조종사가 현 ATIS를 청취하였음을 통보 시, 당해 방송에 포함된 “나”의 내용은 생략한다.

라. 불필요한 원거리 저고도비행을 방지하기 위하여 강하허가는 가능한 한 비행고도의 처음 두 숫자에 10을 더하여 산출된 지점에서 발부한다.

예 : FL 370일 경우, $37 + 10 = 47$ Miles.

주기 : 터보 제트항공기의 항공로 상에서의 고도강하는 1분당 4,000피트 - 6,000피트의 강하율에 근거한다.

마. 레이더 중단 또는 비상상황에 의한 경우를 제외하고는, 조종사 동의 없이 항공기의 항공로상 고도강하를 중단시켜서는 안 된다.

참고 : 4-8-4 군용기의 고고도 계기접근 고도배정

4-7-6 도착 정보(Arrival Information)

ENROUTE :

가. 항공교통의 흐름을 조절하기 위하여 접근관제기능이 없는 관제탑, 또는 국지 공항 조업업무(local airport advisory)를 제공하기 위하여 비행정보실(FIS)/기지운항실에 충분한 시간여유를 두고 다음의 정보를 통보하여야 한다.

- 1) 항공기 호출부호.
- 2) 항공기 기종.
- 3) 도착예정시간(ETA).
- 4) 항공기가 수행할 계기접근절차의 종류.
- 5) 특별시계비행(SVFR)의 경우, B, C, D 및 E 등급 공역 공항교통구역(surface area)으로 진입하는 항공기로부터의 방향 또는 발부된 임의의 고도 제한치.
- 6) Contact Approach를 수행하는 항공기의 위치.

주기 : 특정한 시간의 요구사항은 통상 합의서상에 명시되어 있다.

나. 관제권을 이양하기 전에 접근관제소에 다음 정보를 통보하여야 한다.

주기 : 인계지점은 통상 합의서상에 명시되어 있다.

- 1) 항공기 호출부호.
- 2) 항공기 기종과 적절한 항공기 탑재장비 접미어.
- 3) 도착예정시간 (ETA) 또는 실제도착시간 및 허가한계점 상공의 배정된 고도 또는 실제고도 도착정보가 레이더 관제이양 중에 통보된다면 도착예정시간 (ETA)을 통보할 필요는 없다.
- 4) 허가한계점(목적공항과 다른 공항일 때) 및 항공기에게 발부될 EFC. 합의서에 허가한계점을 명시한 경우 생략할 수 있다.
- 5) 접근관제소에 관제권이 이양될 때의 시간, 픽스, 고도. 합의서에 별도 이양 절차를 정한 경우에는 생략할 수 있다.

관제용어 : (항공기 호출부호), (항공기 기종), ESTIMATED/OVER (허가한계점), (시간), (고도), EFC (시간).

필요시,

YOUR CONTROL,

또는

YOUR CONTROL AT (시간, 픽스 또는 고도).

4-7-7 기상 정보(Weather Information)

EN ROUTE

기상이 1,000피트(미공군 1500피트) 또는 가장 높은 선회접근 최저치중 더 높은 것보다 낮을 때, 또는 시정이 3마일 미만일 때는 입항하는 항공기에게 접근허가를 발부 시 또는 그 이전에, 기상정보 및 특별기상 관측으로 수정된 사항을 다음과 같이 발부하여야 한다.

가. 관제사와 조종사간의 무선교신 주파수로 직접 조종사에게 통보한다.

나. 항공운송회사 통신소 이외의 다른 통신소나 비접근 관제시설을 통하여 중계하고자 할 때는 해당 통신소 또는 비접근 관제시설에 기상정보를 전달할 것을 지시함으로써 항공기에게 기상정보를 제공토록 한다.

4-7-8 조종사에 의한 최저치 미만 보고(Below Minima Report By Pilot)

조종사에 의하여서 기상상태가 입항항공기의 착륙최저치 미만인 것으로 보고될 때, 다음과 같이 조치하여야 한다.

주기 : 현재 기상/시정이 접근 또는 착륙을 위하여 적절한가에 대한 결정은 조종사 또는 항공기 운영자의 책임이다.

가. 입항항공기를 제공시키거나 다른 공항으로 비행하도록 적절한 지시를 발부한다.

나. 경우에 따라서는 계기착륙을 시도하는 다른 항공기와 접근 우선순위를 재조정하고 순서에 의거 접근허가를 발부한다.

4-7-9 관제권 이양(Transfer Of Jurisdiction)

관제권을 인수하는 항공교통관제기관에서 해당 항공기가 허가한계점에 도착 전에 항공기에게 허가한계점 이후의 비행허가를 발부할 수 있도록 충분한 시간여유를 고려하여 무선교신 및 항공기 관제권을 이양하여야 한다.

4-7-10 접근정보(Approach Information)

가. 항공교통센터(ACC) 및 터미널(Terminal) 접근관제소는 접근관제업무를 제공중인 공항으로 입항하는 항공기에게 최신접근 정보를 제공한다. 이런 정보는 최초 무선교신 시 또는 그 후 가능한 빨리 제공하여야 한다. 조종사가 적절한 ATIS 코드를 말한다면 ATIS 방송에 포함된 접근정보는 생략하여도 좋으며, 또는 조종사가 자동화된 기상(automated weather)정보의 수신을 조언할 때 비관제공항으로 입항하는 조종사에게 아래 “3)” ~ “5)” 는 생략할 수 있다. 그렇지 않을 경우에는 다음과 같은 내용을 포함하는 접근정보를 발부해야 한다.

- 1) 둘 이상의 접근절차가 수립되어 있는 공항에서 사용될 허가한계점이 명시되어 있지 않을 경우에는 접근허가 또는 예상되는 접근의 종류.
- 2) 계기접근이 실시되는 활주로와 다른 활주로는 사용될 때, 사용할주로.
- 3) 지상풍.
- 4) 착륙공항의 운고(ceiling) 1,000 피트 미만 또는 가장 높은 선회접근 최저치 중 높은 수치보다 낮거나, 시정이 3마일 미만인 때, 당시 운고(ceiling) 및 시정.

5) 착륙공항의 고도계수정치.

참고 : 2장 7절 고도계수정치

나. AWOS/ASOS 관련 [적용유보].

다. 특별기상관측을 가능한 신속히 통보하여야 한다. 특별기상 관측의 내용이 ATIS에 포함되어 있고, 조종사가 해당 ATIS 코드를 언급한 경우 발부할 필요가 없다.

라. 사용활주로 ILS가 작동되지 않을 때, 동일주파수 ILS를 다른 활주로에서 운영중인 경우 조종사에게 조언한다.

예 : “Expect Visual approach runway two five right, runway two five right I-L-S not operational.”

참고 : 2-7-2 전이고도 미만에서의 고도계수정치 발부

5-10-2 접근정보

4-7-11 접근관제소에 의한 도착정보

(Arrival Information by Approach Control Facilities)

터미널(Terminal)

가. 항공교통흐름의 조절을 위하여 관제탑에 충분한 시간적 여유를 두고 다음 사항을 통보하여야 한다.

- 1) 항공기 호출부호.
- 2) 항공기 기종.
- 3) 도착예정시간(ETA).
- 4) 항공기가 수행할 계기접근절차의 종류.
- 5) B, C, D, E 등급 구역 공항교통구역(surface area) 으로 진입하는 특별시계 비행(SVFR) 항공기로부터 방향 및 발부된 고도제한.
- 6) Contact Approach를 하는 항공기의 위치.

주기 : 운영시간대에 관한 기준은 통상 합의서에 명시된다.

나. 관제탑과 접근관제소가 동일 시설 내에 위치하고 있을 때, 관제탑에 다음 정보를 통보하여야 한다.

- 1) 항공기 호출부호.
- 2) 분리 목적상 필요한 경우 항공기 기종.
- 3) 계기접근절차 및/또는 활주로, 사용 중인 절차 또는 활주로와 다른 경우.

주기 : 운영내규에 의하여 도착정보의 관제이양 이용이 허가된 곳에서 국지 관제사는 공인된 관제탑 레이더전시기(CTRD) 상의 터미널(Terminal) 자동 Tracking 시스템(ATTs) 정보의 적합 여부를 판단할 책임이 있다.

참고 : FAAO 7210.3 11-2-4 Modify 및 Quick Look 기능의 사용

FAAO 7210.3 11-8-4 STARS quick look 기능의 사용

다. 공인된 관제탑 레이더 전시기(CTRD) 상에 터미널(TERMINAL) 자동 Tracking 시스템(ATTs) 정보 자료가 전시되는 관제탑은 동 정보의 이용을 위하여 터미널(TERMINAL) 자동 Tracking 시스템(ATTs) 사용 절차에 관한 운영 내규 또는 합의서가 체결된 경우 ATTs modify 또는 quicklook 기능을 사용할 수 있다.

라. 항공교통센터(ACC)에 다음 사항을 통보하여야 한다.

- 1) 둘 이상의 계기접근절차가 수립되어 있는 공항인 경우, 항공기가 예상할 수 있는 특정 절차 또는 시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도 정보.
- 2) 접근관제시설에서 사용하고 있는 체공픽스 고도 중 가장 높은 고도.
- 3) 연속적으로 접근하는 항공기간 평균시간 간격.
- 4) 체공 픽스 상공 도착시간 또는 항공기가 지정된 픽스에 도착하기 전에 관제 이양을 받은 경우, 관제 책임의 인수를 확인하는 다른 표시 또는 언급.
- 5) 항공교통센터(ACC)에서 발부한 시간과 10분 이상 차이가 나는 경우 수정된 EFC.
- 6) 항공교통센터(ACC) 운영에 영향을 미치는 경우의 실패접근.
- 7) 보고 되지 않는 항공기 또는 도착지연 항공기에 관한 정보.

4-7-12 공항 상태(Airport Conditions)

가. EN ROUTE : 계기접근 허가나 항공로상 고도강하 허가를 발부하기 전에 비정상적으로 운영되어, 접근이나 착륙에 영향을 미칠 수 있다고 인지되는 목적공항의 접근 및 착륙시설과 공항상태의 변동사항 발생시, 지체 없이 항공기에게 통보하여야 한다.

나. 터미널(Terminal) : 최초 무선 교신시 또는 그 이후 가능한 빠른 시간 내에 계기 접근 및 착륙을 제한할 수 있는 비정상적으로 운용되는 접근 및 착륙시설과 공항상태 등에 관한 변동사항이 발생되면 지체 없이 항공기에게 통보하여야 한다. 이러한 정보가 ATIS에 포함되어 있고, 조종사가 당해 방송을 청취하였음을 보고하는 경우, 당해 정보는 생략할 수 있다.

참고 : 제3장. 공항교통관제 - 터미널(TERMINAL) 3절. 공항상태

다. 터미널(Terminal) : 활주로 제동상태수치(RCR)가 제공되는 공항에서는 군용기에게 다음 중 한 가지 경우에 해당되는 정보를 통보하여야 한다. 조종사 요구시, 다른 항공기에게도 활주로 제동상태수치(RCR)를 통보하여야 한다.

- 1) 접근허가 발부시 또는 허가발부 전.
- 2) 항공로상 고도강하 허가 발부 전.
- 3) 이륙 전.
- 4) 이미 발부한 활주로 제동상태수치 정보에 변화가 발생하였을 때는 가능한 한 신속하게 통보하여야 한다.

참고 : 3-3-1 착륙지역 상태

4-7-13 ILS 활주로 전환(SWITCHING ILS RUNWAYS)

터미널(Terminal) : 동시에 사용할 수 없는 다중시스템을 갖춘 공항에서 사용중인 ILS를 다른 ILS로 사용 전환 시, ILS절차에 사용된 픽스를 설정하고 있는 다른 항행안전시설도 동시에 감안하여야 한다.

예) ILS 절차에 VOR/DME(VOR/DME도 2개 이상일 경우)를 이용한 픽스를 설정한 경우 ILS의 사용전환에 따라 VOR/DME의 주파수도 변경된다.

제 8 절 접근 허가 절차(Approach Clearance Procedures)

4-8-1 접근허가(Approach Clearance)

가. 항공기에게 접근허가를 발부 시, “표준” 또는 “특수” 계기접근 절차만을 허가하여야 한다. 조종사에게 한 특정절차 수행만 요구할 때는 계기접근허가 발부시 비행정보간행물에 등록된 절차의 명칭을 동 허가에 포함하여야 한다. 하나의 절차 도면에 둘 이상의 절차가 도시되어 있고, 그 중 특정 절차만을 사용하도록 하려면 사용할 특정 절차를 명시한 수정된 허가를 발부한다. 특정 시설에 대하여 계기접근 절차가 하나밖에 없을 때는 활주로 방향을 언급할 필요는 없다. ILS 시설의 활공로/활공각 시설이 고장일 때, ILS 접근 항공기에게는 접근허가 발부할 시 이 사실을 조언한다. 표준계기접근절차는 첫 접근 픽스 또는 첫 접근 픽스가 없는 경우, 중간 접근 픽스에서 시작되어야 한다. 적절한 레이더 포착기능이 수행되는 경우, 5-9-1 “최종접근진로로의 레이더 유도”에 의거 레이더 관제기관은 항공기를 최종접근진로로 유도할 수 있다.

관제용어 : CLEARED (접근형태) APPROACH.

(계기비행 항공기가 직진입할 때),

CLEARED STRAIGHT-IN (접근형태) APPROACH.

(조종사에게 계기접근절차의 종류를 어느 것이나 선택하도록 하여 허가할 때),

CLEARED APPROACH.

(한 도표에 수 개의 절차가 발간되어 있고, 특정 절차 사용을 허가할 때).

CLEARED (비행할 특정절차) APPROACH.

(ILS 활공로/활공각 시설이 고장인 활주로로 ILS접근을 허가할 때),

CLEARED (접근형태) APPROACH, GLIDE SLOPE/GLIDEPATH UNUSABLE.

예 : “Cleared Approach.”

“Cleared V-O-R Approach.”

“Cleared V-O-R Runway Three Six Approach.”

“Cleared F-M-S Approach.”

“Cleared F-M-S Runway Three Six Approach.”

“Cleared I-L-S Approach.”

“Cleared Localizer Back Course Runway One Three Approach.”

“Cleared RNAV Runway Two Two Approach.”

“Cleared GPS Runway Two Approach.”

“Cleared Branch One RNAV Arrival and RNAV Runway One Three Approach.”

“Cleared I-L-S Runway Three Six Approach, Glideslope Unusable.”

주기 1 : 계기접근허가는 조종사가 비록 접근을 완료하기 전에 지상까지 시계비행(VFR)으로 접근할 수 있게 된 경우라고 하더라도 조종사가 Contact Approach 또는 시각(Visual)접근을 허가 받지 않은 경우 또는 계기

비행을 취소하지 않는 한, 계기접근절차를 준수하여 비행을 완료할 것을 근거로 허가를 발부한다.

주기 2 : 접근허가는 교통상황에 근거를 두고 발부한다. 조종사가 접근허가를 접수한 것이 “야간에 허용되지 않는 직진입 최저치(Straight-in minima not authorized at night)”, “활공각/활공로가 사용되지 않을 때 허용되지 않는 절차(Procedure not authorized when glideslope /glidepath not used)”, “공항사용을 허가 받은 항공기에게 제한되는 절차의 사용(Use of procedure limited to aircraft authorized to use airport)” 또는 “야간에 허용되지 않은 절차(Procedure not authorized at night)” 등과 같이 지시에 부응할 책임을 조종사에게 부과하는 계기접근 도면상의 지시를 따라야 하는 조종사의 책임을 면하게 하는 것은 아니다.

주기 3 : ILS 로컬라이저 진로 이외의 계기접근장비의 한 부분이 작동하지 않은 경우라도 발간된 절차의 명칭은 접근절차 식별을 위하여 사용된다. 동일 활주로 상에 둘 이상의 계기절차가 하나의 절차도면에 표시된 경우, 비록 각각의 절차가 항공교통관제에 의하여 각각의 분리된 절차로 취급된다 할지라도 해당 절차도면에 표시된 각각의 절차는 최종접근진로와 모두 연계되어야 한다. 예를 들면, 한 절차도면에 “HI-VOR/DME or TACAN 1” 으로 발간되면 “HI-VOR/DME 1 Runway SIX LEFT APPROACH” 또는 “HI-TACAN 1 Runway SIX LEFT APPROACH” 로 불리어진다. “HI TACAN 1 RWY 6L or HI TACAN 2 RWY 6L, 또는 “RNAV(GPS) Z Rwy 04 or RNAV(GPS) Y Rwy 04” 처럼 절차의 명칭식별을 위한 숫자 또는 Z,Y,X와 같이 알파벳의 끝으로부터 시작되는 알파벳 접미어 사용은 동일 항행안전시설을 사용한 동일 활주소에 대한 여러 개의 직진입 절차를 표시한다. A, B, C와 같이 알파벳의 처음부터 시작되는 알파벳 접미어는 직진입 착륙최저치 인가 기준을 충족하지 않는 절차를 나타낸다.

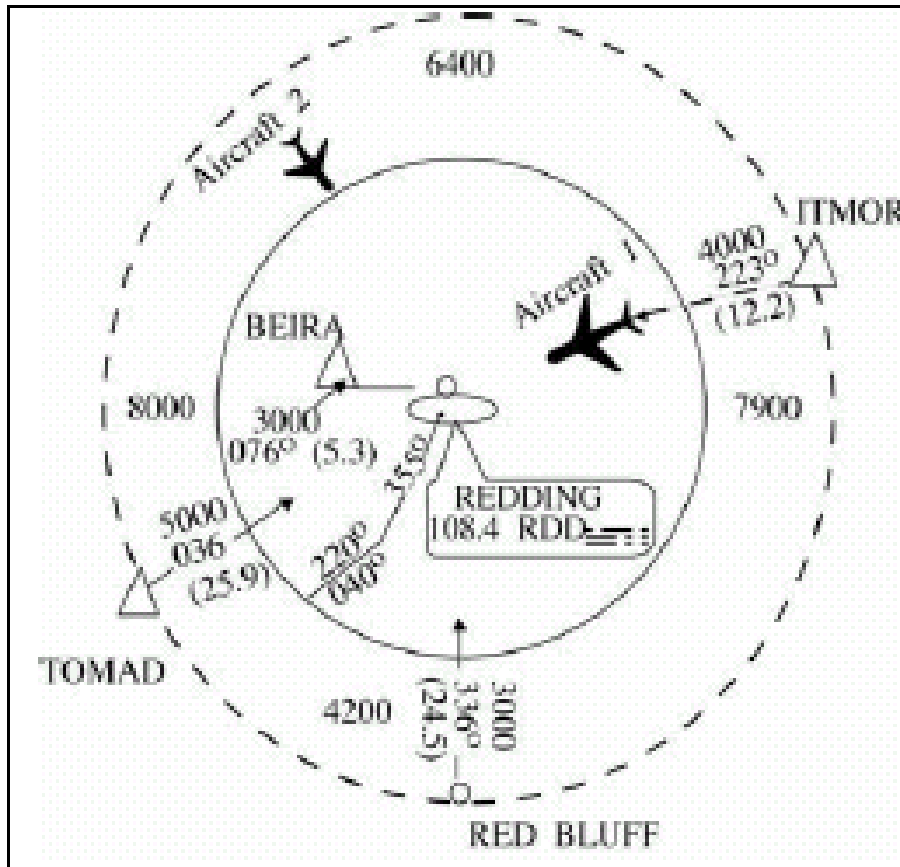
주기 4 : 최종접근픽스 또는 최종접근지점까지 레이더 유도를 받거나, 절차에 “NO PT” 라고 명시되어 있는 경우, 조종사는 항공교통관제기관의 허가를 받지 않는 한 절차선회를 하여서는 아니 된다.

주기 5 : 체공픽스까지 허가 되고, 동 픽스 도달 전에 접근허가를 발부 받았으나 “Proceed, Direct To” 와 같이 수정된 비행로가 통보되지 않은 항공기는 최종 발부된 비행로, 전이로(접근 차트에 발간 된 경우)를 경유하여 발간된 접근 시작이 예상 된다. 항공기가 체공픽스까지 비행로를 따라가는 동안 첫 접근 픽스 또는 사용된 전이로 시작부분과 관련된 픽스를 지나친 경우, 발간된 전이로(Feeder Route)를 사용하여 첫 접근픽스까지 또는 필요시, 첫 접근 픽스로부터 발간된 전이로를 이용하여 접근을 시작한다. 즉, 항공기는 해당 픽스를 지나쳐 비행할 수 없으며, 첫 접근픽스 또는 전이로(feeder route)로 되돌아가야 한다.

주기 6 : 예를 들면, “RNAV(GPS) Rwy 04”의 괄호 안의 접근종류 항목은 접근허가 용어에 포함되지 않는다.

나. 설정되지 않은 비행로에서 비행하는 항공기에게는 다음 조건이 충족될 경우에만 하여 접근허가를 발부한다(그림 4-8-1 참고).

그림 4-8-1 접근 허가



1) 항공기가 발간된 비행로 또는 계기접근절차의 구역에 진입 후.

예 : 항공기 1 - 항공기가 5,000피트 고도로 발간된 비행로상에 있을 때
“CLEARED VOR RUNWAY Three Four APPROACH.”

2) 항공기가 발간된 비행로 또는 계기접근절차의 구역에 진입할 때까지 유지하여야 할 고도를 배정받은 후.

예 : 항공기 2 - 항공기가 7,000피트의 고도로 발간되지 않은 직선 비행로상의 VOR로 진입할 때, 그 비행로상의 계기비행 최고고도가 5,000피트라면.

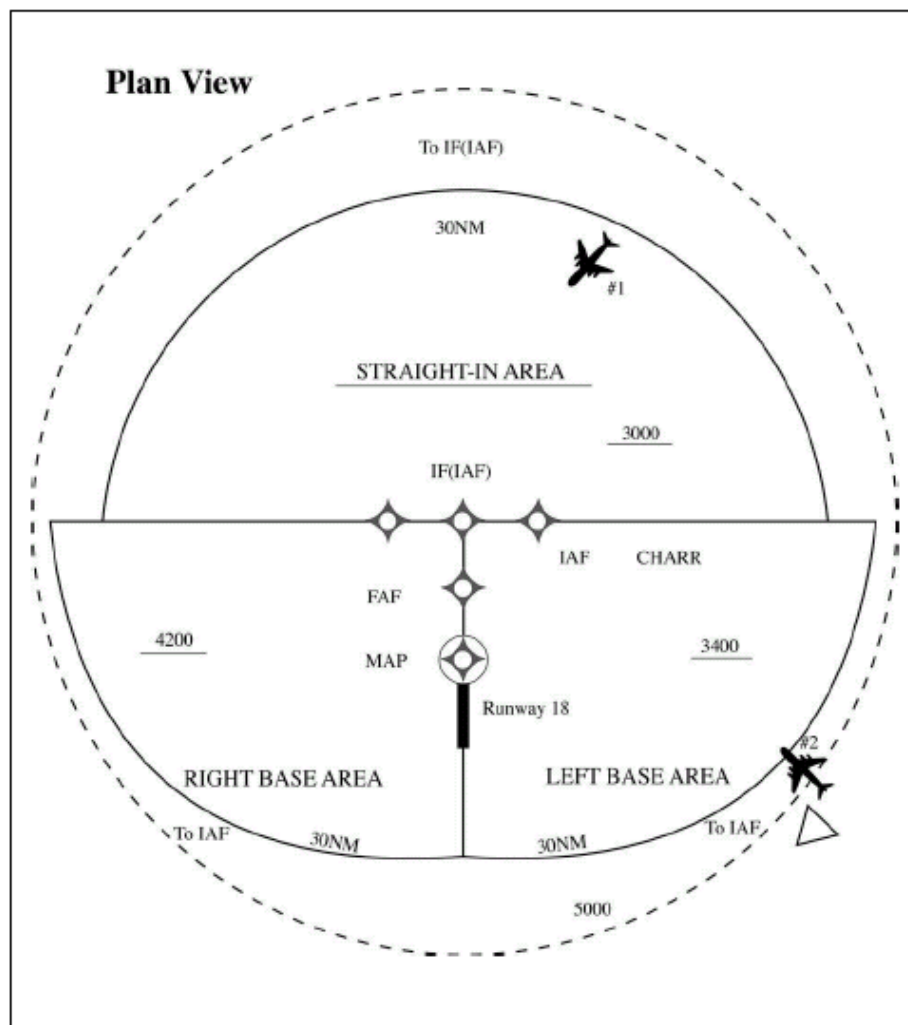
“Cross The Osan VOR At Or Above Five Thousand, Cleared VOR Runway Three Four Approach.”

주기 1 : 배정된 고도는 발간된 비행로나 계기접근절차 구역에 진입할 때까지 접근허가가 발부된 지점으로부터 계기비행 장애물 회피기준을 충족하는 고도이어야 한다.

주기 2 : 배정고도가 운상시계비행(VFR-ON-TOP)일 경우, 최종접근픽스(FAF) 상공에 도달할 때까지는 허용된 고도까지 조종사 임의로 강하할 수 있다.

- 다. 레이더 절차, 시차접근(Timed Approach) 또는 시각(Visual) 접근을 적용하는 경우를 제외하고, 선행항공기가 착륙했거나 계기비행계획서를 취소한 경우에는 공항까지 항공기 접근을 허가한다.
- 라. 레이더 감시가 요구되는 계기접근이 수립된 곳에서 레이더 업무제공이 불가능한 경우, 조종사가 계기접근의 종류를 선택할 수 있는 용어 “Cleared Approach” 를 사용하여서는 안 된다.
- 마. 지역항법(RNAV) 접근을 제공하기 위하여 터미널(TERMINAL) 도착구역(TAA : Terminal Arrival Area)이 설정된 곳에서는 위 “나” 의 절차를 이용한다(그림 4-8-2 참고).

그림 4-8-2 기본 “T” 및 TAA 도면



- 예 : 항공기 1 - 항공기가 TAA 경계선을 통과하였고, 접근 구간에 진입하였을 경우,
“Cleared RNAV Runway One Eight Approach.”
- 항공기 2 - 항공기가 설정되지 않은 직선 비행로 상의 CHARR 첫접근픽스(IAF)로 7,000피트로 입항하고 있다. 이러한 비행로를 따라 첫 접근픽스 (IAF)까지 계기비행(IFR)을 위한 최저 계기비행고도는 5,000피트이다.
“Cleared to CHARR, Maintain at or above five thousand until entering the TAA, Cleared RNAV Runway One eight Approach.”

4-8-2 허가한계점(Clearance Limit)

최초 비행허가의 반복이라고 하더라도 공항교통관제 업무가 제공되지 않는 경우, 허가한계점으로서 목적지 공항을 명시하고, 필요한 경우, 접근허가 또는 기타 필요한 지시를 하여야 한다.

4-8-3 중계된 접근허가(Relayed Approach Clearance)

터미널(Terminal) : 접근허가가 다른 송신소를 통하여 중계될 때는, 필요하고 활용 가능한 경우, 기상정보를 포함하여야 한다. 관제사가 해당 송신소에 최신 기상정보를 통보하라고 의뢰함으로써 기상정보를 항공기에게 전달할 수 있게 한다.

4-8-4 군용기의 고고도 계기접근 고도 배정(Altitude Assignment For Military High Altitude Instrument Approaches)

항공기의 분리를 위하여 고고도 계기접근절차 도면상에 명시된 고도보다 더 높은 고도를 배정할 수 있다.

주기 : 항공기의 강하율 또는 속도제한 초과를 배제하기 위하여 고고도 계기접근절차의 가장 높은 구간의 고도는 관련 항공관제기관과 고고도 계기접근절차를 수립한 군기관과 협조하여 결정한다.

참고 : 4-7-5 군용 터보제트기의 항공로상 고도 강하

4-8-5 고도 명시(Specifying Altitude)

분리를 위하여 사전에 고도가 요구될 때는 접근절차상에 명시된 고도를 접근 허가 발부 시 명시하여야 한다. 조종사가 명시된 최고, 최저 또는 필수고도를 준수함으로써 다른 항공기로부터 수직분리가 유지될 때, 관제사가 접근허가 발부 시, 고도를 생략할 수 있다.

4-8-6 선회접근(Circling Approach)

가. 관제탑이 운영되고 있는 공항에 착륙하는 항공기에게만 선회 접근지시가 발부될 수 있다.

나. 계기접근방향과 일치하지 않는 다른 활주로에 착륙시키려면, 사용활주로 방향으로 선회하라는 지시를 접근허가 발부 시 포함하여야 한다. 공항 또는 활주로를 중심으로 선회조작을 위한 방향이 필요하면, 그 방향(8방위)을 통보하면서 적절한 좌·우측 Base/Downwind Leg를 명시하여야 한다.

관제용어 : CIRCLE TO RUNWAY(활주로 번호),
또는

CIRCLE (8방위 지점 방향) OF THE AIRPORT/RUNWAY FOR A
LEFT/RIGHT BASE/DOWN WIND TO RUNWAY (활주로 번호).

주기 : 표준 계기접근절차에 선회접근이 인가된 곳에서는 선회접근 구역이내에서는 최저강하고도에 300피트의 기본 최저장애물 회피고도가 제공되어야 한다. 이 지역 내에서는 다양한 항공기 접근범주에 따라 활주로로부터의 거리가 다양하게 표현되어야 한다. 몇몇의 경우에는, 표준계기 접근절차(SIAP)는 선회접근 기동을 달리 제한할 수 있다.

다. 항공기가 선회접근 장애물 회피기준의 요구를 충족하는 활주로로부터 선회접근 구역을 초과하여 비행하게 하는 “EXTEND DOWNWIND LEG” 와 같은 허가를 발부하여서는 안 된다.

4-8-7 측면이동 접근(Side-Step Maneuver)

터미널(Terminal)

측면이동접근 : 인가된 계기접근절차일 때, 당해 항공기에게 한 활주로로 접근을 허가하고, 평행활주로에 착륙할 것임을 통보할 수 있다.

예 : “Cleared I-L-S runway seven left approach. Side-Step to runway seven right.”

주기 : 측면이동 접근 시 더 높은 기상최저치와 최저 강하 고도를 필요로 한다. 이러한 더 높은 기상최저치와 최저강하고도(MDA)는 계기접근 차트에 공고하여야 한다.

참고 : 3-3-2 폐쇄/불안전한 활주로 정보

용어의 정의 - 측면이동접근

4-8-8 주파수 변경(Communications Release)

계기비행(IFR) 항공기가 관제탑 또는 비행정보업무가 제공되지 않는 공항에 착륙하고자 할 때, 항공기와 직접교신이 더 이상 필요하지 않은 경우, 조업업무 주파수로 변경을 허가한다.

관제용어 : CHANGE TO ADVISORY FREQUENCY APPROVED.

주기 : 신속한 주파수 변경은 항공기로 하여금 적시에 국지 공항 교통정보를 통보 받을 수 있도록 해 준다.

4-8-9 실패접근(Missed Approach)

연습계기접근을 하는 시계비행 항공기의 경우를 제외하고 계기접근 허가는 계기접근 비행을 위하여 도시된 실패접근절차를 따르도록 자동적으로 허가하는 것이다. 필요에 따라 대체 실패접근절차를 배정할 수 있으며, 실패접근을 시작한 후에는 레이더 유도를 받을 수 있다.

주기 1 : 조종사에게 대체 실패접근절차를 발부할 때, 세부 내용을 통보하여야한다.

주기 2 : 선회를 포함한 실패접근의 경우, 달리 허가되지 않는 한, 조종사는 선회를 시작하기 전에 실패접근지점까지 비행한다.

참고 : 4-8-11 연습접근

5-6-3 최저고도미만에서의 레이더 유도

5-8-3 연속 또는 동시출발

FAAO 8260.19 404, 815 비행절차와 구역

FAAO 8260.3 275, 278, 943, 957, 997 국지계기절차 수립기준

4-8-10 접근 정보(Approach Information)

조종사가 절차에 익숙하지 않음을 통보하는 경우, 다음 사항을 포함한 접근허가를 발부하여야 한다.

가. 첫 접근지점 고도.

나. 절차선회가 완료되는 지역 내에 있는 체공픽스로부터 거리 및 방향.

다. 절차선회 완료고도.

라. 최종접근진로 및 고도.

마. 필요시 실패접근절차.

관제용어 : INITIAL APPROACH AT (고도), PROCEDURE TURN AT (고도), (숫자) MINUTES / MILES (방향), FINAL APPROACH ON (항행안전시설명) (특정) COURSE/RADIAL/AZIMUTH AT (고도).

4-8-11 연습 접근(Practice Approaches)

군 공항에서 비행중인 군용항공기를 제외하고, 시계비행(VFR) 또는 계기비행(IFR) 연습접근 항공기가 다른 시계비행(VFR) 또는 계기비행(IFR)으로 출발·도착하는 항공교통의 흐름을 방해하여서는 안 된다. 교통상황에 따라서 연습접근을 허가, 허가취소 또는 거부할 수 있으나, 이미 연습 접근 중인 항공기접근을 중단시켜서는 안 된다.

주기 : 연습계기접근 항공기보다 타 항공기에게 우선권을 지나치게 부여하여 관제 업무를 비능률적으로 수행하라는 의미는 아니다.

가. 분리

- 1) 연습계기접근을 실시하는 계기비행(IFR) 항공기에게 다음의 시기까지 제3, 4, 5, 6, 7장의 최저치에 의거 표준분리가 제공되어야 한다.

가) 항공기가 착륙하여 비행을 종료하였을 때.

나) 조종사가 비행계획을 취소했을 때.

- 2) 연습계기접근을 실시하는 시계비행(VFR) 항공기에 대하여 계기비행(IFR) 분리의 적용이 요구되는 경우, 제3, 4, 5, 6, 7장에 의거 표준 계기비행(IFR) 분리를 적용하여야 한다. 분리에 대한 관제사의 책임은 접근허가가 발효된 시점부터 시작된다. 대형항공기/B757을 제외하고, 시계비행(VFR) 항공기 간 또는 시계비행(VFR)과 계기비행(IFR) 항공기 간 500피트 수직분리를 적용할 수 있다.

참고 : *FAAO 7210.3 6-4-4 10-4-5 연습계기접근*

- 3) 연습계기접근을 실시하는 시계비행(VFR) 항공기에게 분리업무가 제공되지 않을 때, 관제사는 다음과 같이 조치하여야 한다.

가) 시계비행(VFR)을 유지하도록 조종사에게 지시한다.

나) 분리업무가 제공되지 않음을 조종사에게 조언한다.

관제용어 : “(항공기 호출부호) MAINTAIN VFR, PRACTICE APPROACH APPROVED, NO SEPARATION SERVICES PROVIDED.”

다) 교통정보를 제공하거나 적절한 관제시설과 교신하도록 조종사에게 알린다.

- 4) 일정 고도 이하 또는 이상과 같이 고도가 배정된 경우, 당해 고도는 MVA, MSA, MIA 기준을 충족하여야 한다.
- 5) 모든 시계비행(VFR) 항공기에게 최초 교신시 또는 그 이후, 가능한 빨리 시계비행(VFR)을 유지할 것을 지시하여야 한다.

주기 : 이 조언은 항공교통관제사가 계기비행 방식의 지시를 제공하고 있음에도 불구하고 조종사는 항공법상 시계비행규칙 준수책임이 있음을 상기시키기 위한 것이다.

나. 실패접근

- 1) 대체지시가 발부되지 않는 한, 계기비행(IFR) 항공기는 자동적으로 계기접근 절차 도면에 도시된 실패접근이 허가된다.

참고 : 4-8-9 실패접근

- 2) 시계비행(VFR) 항공기는 자동적으로 실패접근절차를 실시할 수 있도록 허가되지 않는다. 시계비행항공기의 실패접근 허가는 별도의 조종사 요구 및 관제사허가에 의하여 발부될 수 있다. 실패접근이 허가된 경우, 실패접근 중에 분리를 계속하여 제공하여야 한다.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

4-8-12 저고도 접근 및 접지 후 이륙

(LOW APPROACH AND TOUCH-AND-GO)

TOUCH AND GO, LOW APPROACH 또는 연습접근을 허가 받은 항공기는 이 항공기가 활주로 시단을 통과하기 전이나 접지하기 전까지는 도착항공기로 간주하여야 하며, 그 이후부터는 출발항공기로 간주한다. 항공기가 최종강하를 시작하기에 앞서서 접근 완료 후, 준수 하여야 할 적절한 출발지시를 조종사에게 발부하여야 하며(4-3-2 “출발허가”에 의거), 상승지시(climb out instruction)는 항공기가 시계비행(VFR)을 유지하고 관제탑과 교신하는 경우를 제외하고, 특정 기수방향, 비행로, 고도를 포함하여야 한다.

예 : “After completing low approach, climb and maintain six thousand. turn right, heading three six zero.”

“Maintain VFR, Contact Tower.”

(필요시, 다른 지시 발부)

주기 : 지시가 동일한 경우, 첫 접근 이후의 상승지시(Climb out instruction)는 생략할 수 있다.

제 5 장 레 이 더 (RADAR)

제 1 절 일반사항 (General)

5-1-1 레이더 작동상태와 장비성능

(Presentation And Equipment Performance)

레이더 관제업무는 관제사가 레이더 상태 및 장비성능이 관제업무 수행에 적합하다고 판단할 때만 제공 한다.

주기 : 레이더 업무 제공은 신설비행 점검 시 획득된 거리 및 고도 요소에 의하여 제한받지 않는다.

5-1-2 조정점검(Alignment Check)

근무하번 브리핑 중 또는 관제석을 배정받은 후 가능한 빨리 전시기의 수용도 및 정확성 조정에 대한 장비점검을 하여야 한다. 재점검은 주기적인 감시를 통하여 실시한다.

참고 : FAO 7210.3 3, 8, 9, 10, 11장, *Comparable Military Directives* 가. [군적용].

Video/디지털(digital) 지도(Map) 또는 OVERLAY가 레이더 전시기에 나타난 알려진 거리 및 방위의 고정표적이 적절하게 조정되었는가를 확인함으로써 레이더 영상 전시기의 조정을 점검한다. 가능한 한, 4분원 단위로 한 개의 고정표적을 점검한다.

나. [적용유보].

지도(Map) 조정은 이동표적지시기(MTI : moving target indicator) 반사판, 고정 위치 비컨응답기(parrots) 또는 실시간 통제(RTQC : real time quality control) 표시 또는 측정성능감시장비(CPME : calibration performance monitor equipment) 비컨표적을 사용하여 계수화 된 레이더장비를 확인하여야 한다.

참고 : FAO 7210.3 3-8-1 레이더 픽스의 정확성에 대한 허용범위

다. 레이더 전시기 조절 및 레이더 시스템 점검절차는 시설 별 운영내규에 따른다.

라. EDARC/DARC/HOST 또는 EDARC/DARC 상태로 운용될 때는, 전시기의 중심과 체제에 대한 고도제한이 운영좌석에 적절한 가를 확인하여야 한다.

참고 : 5-14-5 선택된 고도제한

M-EARTS(Micro-En Route Automated Radar Tracking System)

마. 조정점검을 수행하기 위한 운영계획. 정확성 검증은 “FAO 7210.3, 8-3-1, 디지털(digital) 맵 정확성”의 기준과 일치되는 전시되어진 픽스, 항행안전시설 등의 “target of opportunity”의 이용을 통하여 수행되어야 한다.

5-1-3 레이더 이용(RADAR Use)

다음과 같이 1차 또는 2차 레이더 시스템으로부터 얻은 레이더 정보를 이용한다.

참고 : 5-1-4 비컨간격의 정확성

5-2-15 작동되지 않거나 고장난 트랜스폰더(TRANSPONDER)

가. 다음의 경우 2차 레이더는 전시자료로만 이용한다.

1) A등급 공역 내에서.

참고 : 5-2-16 A등급 공역 내에서의 트랜스폰더 고장

2) A등급 공역 밖 또는 A등급 공역과 A등급 공역이 아닌 공역이 혼합된 곳에서는 다음의 경우.

가) 1차 레이더의 포착범위 밖에서 2차 레이더에 의하여 부가적 포착범위가 제공될 수 있을 때.

나) 1차 레이더를 일시적으로 사용할 수 없거나 고장일 때, 조종사에게 다음과 같이 조연한다.

관제용어 : PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE. RADAR TRAFFIC ADVISORIES AVAILABLE ON TRANSPONDER AIRCRAFT ONLY.

주기 1 : ATIS로 제공되고, 조종사가 ATIS 정보를 수신하였음을 보고한 때, 조연을 생략할 수 있다.

주기 2 : 1차 레이더 포착범위가 다수 레이더 시설로부터 중첩될 때, 조연을 생략할 수 있다.

다) 2차 레이더가 업무제공지역을 위한 유일한 레이더 자료의 근거가 되며, 분리 목적으로 2차 레이더가 사용될 때, 5-1-4 “비컨 간격의 정확성”에 의거 비컨 간격의 정확성을 확인하여야 한다.

주기 1 : 1차 레이더의 사용이 불가능하고, 상태가 일시적인 경우에 한하여 2차 레이더만의 운영을 인가한다.

주기 2 : 장거리 레이더(long range radar)를 사용하는 터미널(Terminal) 시설은 항공로(en route) 및 터미널(Terminal) 레이더 시설(radar facility)의 기준을 적용할 수 있다.

나. 터미널(Terminal) : 비상상황에서 조종사가 동의하지 않거나 또는 시스템이 완전하게 디지털(digital)화되지 않는 한 감시(ASR) 최종접근을 수행하기 위하여 2차 레이더를 사용하지 않아야 한다.

5-1-4 비컨간격의 정확성(Beacon Range Accuracy)

가. 다음의 방법 중 하나에 의하여 비컨간격의 정확성이 확인되는 경우, 비컨표적을 분리 목적으로 사용할 수 있다.

주기 : 동일 항공기에 대한 1차 레이더 표적과 비컨간의 상관관계에 의하여 실시되는 비컨간격의 정확성에 대한 점검은 Display 정확도에 대한 점검은 아니다. 그러므로 분리업무가 제공되고 있는 동일한 Display 또는 분리되고 있는 동일한 표적으로 점검을 수행할 필요는 없다.

1) 동일 항공기의 1차표적과 비컨의 상호 일치 확인(둘중 하나에 분리가 제공되어질 필요는 없다).

2) 동일 항공기의 비컨과 1차 레이더 표적이 일치하지 않을 경우, 이동된 비컨과 당해 레이더 시스템의 특정 거리 및 방위와의 상호 간의 일치여부 확인.

3) 비컨 간격 감시장비가 설치되었다면 이를 참고한다.

나. 비컨 간격 정확성을 확인할 수 없는 경우, 관제사는 비컨표적을 교통정보 발부용으로만 사용할 수 있다.

참고 : 5-1-3 레이더 이용

5-1-5 전자방해 및 전자 역방해 활동(ECM/ECCM Activity)

가. 모든 전자방해/전자 역방해(ECM/ECCM) 활동에 관한 요구는 항공교통센터 근무팀장(근무조장)에게 문의한다.

참고 : FAAO 7610.4 제2장 7절, 전자방해 임무/훈련

나. ECM 활동이 레이더 운영을 방해할 때

1) ENROUTE : 최초요구를 조종사로부터 직접 접수한 경우, 책임 있는 군기관 또는 항공기에게 ECM 활동의 중단을 요구한다.

2) 터미널(Terminal) : 항공교통센터(ACC)를 통하여 ECM 활동의 중단을 요청한다. 신속한 중단이 요구되는 경우, ECM 항공기에게 비상 주파수로 직접 중단할 것을 방송한다. 가능한 한 신속히 ACC에 직접 방송하였음을 통보한다.

다. 이미 중단된 ECM 활동이 더 이상 방해되지 않을 때

1) ENROUTE : 공군 작전사령부 또는 항공기에게 ECM 활동 재개가 가능함을 통보 한다.

2) 터미널(Terminal) : ACC에 그 사실을 통보하거나 항공기에게 ECM 활동 재개가 가능함을 통보한다. 항공기에게 직접 재개해도 좋다는 허가를 방송하고자 하는 때에는 ACC로부터 사전 허가를 받아야 한다.

라. ECM 중지를 요구할 때, 관제기관의 시설명, ECM의 형태(채프 살포- “Stream”, “Burst” 또는 Electronic jamming- “Buzzer”), 영향을 받은 레이더 주파수대 및 가능한 한, 중단이 예상되는 시기를 포함하여야 한다.

관제용어 : BIG PHOTO (알고 있다면, 항공기 호출부호) (명칭) CENTER/TOWER APPROACH CONTROL.

ECM 활동을 중단시키고자 할 때:

STOP STREAM / BURST IN AREA (지역명) (시설로부터의 각도 및 거리),

또는

STOP BUZZER ON (주파수 대역 또는 채널).

ECM 활동을 재개할 경우 :

RESUME STREAM / BURST,

또는

RESUME BUZZER ON (주파수 대역 또는 채널).

5-1-6 업무 제한사항(Service Limitations)

가. 레이더 지도전시(radar mapping)가 가능하지 않을 때, 아래 사항들에 대한 레이더 업무를 제한한다.

- 1) 식별된 항공기 표적 분리.
- 2) 정밀접근레이더의 최종접근 진로로 진입하는 항공기의 레이더 유도.
- 3) 항공로상, 기타 항공관제 관할구역, 제한·금지구역, 산악지형 등 항공기와 공중충돌위험이 없는 구역 내에서의 레이더 업무제공.

나. ENROUTE : 항적자료군(full data block)과 관련된 위치표시가 실제 항공기 표적 뒤로 하나의 History 보다 많이 떨어지거나 표적부호(target symbol)가 전시되지 않을 경우, 항적자료군(full data block)의 Mode C 정보를 분리 목적으로 사용하여서는 안 된다.

다. 레이더 고장보고는 수정조치와 NOTAM 발송을 위하여 신속히 이루어져야 하며, 적절한 시기에 인근 항공교통관제기관에 조연하여야 한다.

참고 : 2-1-9 필수 비행정보 보고

FAAO 7210.3 제3, 7, 10장 5절, 11장 2절

5-1-7 전자 커서(Electronic Cursor)

터미널(Terminal)

가. 전자커서는 항공기 식별, 레이더 유도를 위한 보조 및 영상지도에 보다 선명한 해상도를 제공하기 위하여 사용될 수 있다. 전자커서를 영상지도나 Map Overlay 를 위한 대용으로 사용하여서는 안 된다. 즉, 교차지점, 항공로경계선, 최종접근 진로 등을 형성하기 위하여 사용하여서는 안 된다.

나. 고정된 전자커서는 군용 이동 레이더 시설에 의하여 수행되는 감시접근을 위한 최종접근진로를 형성하기 위하여 사용될 수 있다.

5-1-8 중첩항적 처리절차(Merging Target Procedures)

가. 설정된 제공장주에 있는 경우를 제외하고, 다음의 모든 레이더 식별된 항공기에게 중첩항적 처리절차(MTP : merging target procedures)를 적용한다.

- 1) 10,000피트 이상의 항공기.
- 2) 고도에 관계없이 터보 제트항공기.

참고 : 용어의 정의 - 터보 제트항공기

- 3) 고도에 관계없이 대통령 탑승기.

나. 항공기가 수직분리 최저치를 초과하여 분리된 경우를 제외하고 위 “가” 에 수록된 항공기 표적이 겹칠 것으로 보일 때는 교통정보를 발부한다.

예 : “Traffic Twelve O’Clock, Seven Miles, Eastbound, MD-80, At One Seven Thousand.”

“Korean Air One Twenty Five and Asiana Eight Eighty Five, Traffic Twelve o’clock, One Zero Miles, Opposite Direction, Eastbound Seven Twenty Seven At Flight Level Three Three Zero, Westbound MD-Eighty At Flight Level Three One Zero.”

다. 조종사 요구 시, 종전에 발부한 표적과 겹치지 않도록 항공기를 레이더 유도한다.
주기 : 중첩항적 처리절차(MTP) 적용시, 항공기 접근율이 매우 빠를 경우, 교통
정보 발부는 해당 조종사가 레이더 유도의 필요여부를 판단할 수 있도록
충분한 시간 전에 발부하여야 한다.
라. 레이더 유도 제공이 불가능할 경우, 조종사에게 통보한다.

5-1-9 체공장주 감시(Holding Pattern Surveillance)

항공기가 체공 시, 관제사의 레이더 전시기상에 도시된(비디오 맵 상에 전시되거나
또는 맵 오버레이에 그려진) 외곽 픽스 체공장주(outer fix holding pattern) 공역구역
또는 외곽 픽스 체공장주(outer fix holding pattern) 공역구역의 어떠한 부분에 대한
레이더 감시업무를 수행하여야 한다.
그 구역 밖으로 이탈하는 항적에 대하여도 탐색을 하여야 하며, 구역 바깥에서 이탈
항적이 발견되는 경우, 허가된 공역 내로 복귀하도록 조언한다.

5-1-10 이탈 조언(Deviation Advisories)

항공기의 위치 및 경로가 보호된 공역으로부터 이탈할 것으로 관측될 때는 항공기에게
조언한다. 필요시, 당해 항공기가 인가된 보호공역으로 복귀할 수 있도록 조력한다.

참고 : 4-2-5 비행경로 또는 고도 정정

7-9-3 방법

5-1-11 레이더 픽스 기록(Radar Fix Posting)

ENROUTE

관제사는 HOST/DARC 또는 EARTS 장비의 비행진행 기록 장치가 작동치 않을 때에
한해서 책임구역 내에 있는 각 관제 항공기에 대하여 픽스 상공에서 관측된 또는
보고된 시간을 최소한 1회 수동으로 기록한다.

참고 : FAAO 7210.3 6-1-6 비행진행스트립(strip) 사용법

FAAO 7210.3 10-1-8 비행진행스트립(strip) 사용법

5-1-12 위치 보고(Position Reporting)

필요시, 관제사는 항공기에게 특정 픽스 상공에서의 도착보고 또는 도착예정 보고를
요구할 수 있다. 항공기가 항공관제기관으로부터 “Radar Contact” 을 통보받은 후에는
필수보고지점에서 보고를 하지 않는다. 항공교통관제기관(ATC)이 “Radar Contact
Lost” 또는 “Radar Service Terminated” 를 통보할 때, 통상 위치보고를 하여야 한다.

참고 : 용어의 정의 - 레이더 포착

가. 필요시, 항공로 또는 픽스를 고려한 항공기 위치를 통보한다.

관제용어 : OVER / PASSING (픽스).

(마일 수) MILES FROM (픽스).

(마일 수) MILES (방향) OF (픽스, 항공로, 위치).

CROSSING / JOINING / DEPARTING (항공로 또는 비행로).

INTERCEPTING / CROSSING (항행안전시설 명칭) (특정) RADIAL.

나. 필요시, 위치보고 생략지시 및 위치보고를 다시 하도록 지시한다.

관제용어 : OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (특정지점 또는 시간)];

RESUME POSITION REPORTING.

참고 : ICAO DOC 4444 12.3.1.7 위치보고

5-1-13 레이더 업무 종료(Radar Service Termination)

가. 레이더 업무 종료 시 항공기에게 통보한다.

관제용어 : RADAR SERVICE TERMINATED (nonradar routing if required).

나. 다음의 경우, 자동으로 레이더 업무가 종료되며, 항공기에게 통보할 필요가 없다.

- 1) B등급 및 C등급 공역 또는 기본 레이더 업무(basic radar service)가 제공되는 지역 내를 제외한 지역내를 비행하는 항공기가 계기비행 계획을 취소한 경우.
- 2) 계기 접근, 시각 접근(Visual approach), Contact approach를 하는 항공기가 착륙했거나 조연주파수로 변경할 것을 지시받은 경우.
- 3) 활주로 끝으로부터 1/2마일 이내까지 레이더 포착이 되지 않고, 관제탑이 운영되는 공항에 도착항공기에게 레이더 업무가 종료되었음을 통보하여야 한다.

참고 : FAAO 7210.3 10-5-6 레이더 허용범위

- 4) 터미널(Terminal) : B등급 및 C 등급 공역 또는 기본 레이더 업무(basic radar service)가 제공되는 지역 내 관제탑이 운영되는 공항으로 레이더 업무를 제공받는 도착 시계비행(VFR) 항공기가 착륙하였거나 다른 모든 공항으로 레이더 업무를 제공받는 경우, 관제탑 또는 조연주파수로 변경할 것을 지시 받은 경우.

- 5) 터미널(Terminal) : 항공기가 레이더 접근을 완료한 경우.

참고 : 7-6-12 관제탑이 운영되지 않는 동안의 수행 업무

제 2 절 비컨 시스템 (Beacon Systems)

5-2-1 배정기준(Assignment Criteria)

가. 일반사항

- 1) Mode 3/A는 항공교통관제용으로서 군·민 공동 모드로 선정되어 있다.
- 2) 레이더 비컨코드 배정은 모드 3/A 코드 비컨 트랜스폰더(transponder)를 탑재한 항공기에 한한다.

나. 합의서 또는 운영내규 상에 별도로 명시하지 않는 한, 관제사가 항공교통관제(ATC) 업무를 제공하는 상황에 따른 레이더 비컨코드는 이 절에 규정된 절차에 의거 이륙항공기, 항공로상을 운항하는 항공기 및 착륙항공기에게 적절한 코드 배정을 한다. 개별(Discrete) 비컨코드를 사용할 때에는 가장 우선을 두어야 한다.
관제용어 : SQUAWK THREE / ALFA (코드),또는SQUAWK (코드).

주기 : 코드가 배정되는 상황은 비컨코드의 첫째와 둘째 또는 4개의 숫자를 모두 사용하는 레이더 비컨표적을 해독하는 운용좌석/지역의 장비 수행성능에 의하여 결정된다.

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

5-2-2 Discrete 비컨코드 배정(Discrete Environment)

가. 컴퓨터에 의하여 배정된 개별코드를 발부한다. 컴퓨터가 배정한 코드는 필요시, 수정할 수 있다.

- 1) 터미널(Terminal) : 터미널(Terminal) 시설의 위임된 구역이내에 잔류하게 될 항공기는 터미널(Terminal) 시설에 할당된 코드 중에서 한 개의 코드를 배정하여야 한다.
- 2) 터미널(Terminal) : 합의서 또는 운영내규 상에 특별히 명시되지 않는 한, 인접한 국지자동Tracking시스템(ATTTS : Automated Terminal Tracking System) 시설의 위임된 구역에 진입할 항공기는 항공교통센터의 컴퓨터에 의하여 배정된 코드를 배정하여야 한다.

주기 1 : 이것은 인근시설에 항공기에 대한 정보를 사전에 제공하며, 관제이양 전에 항공기의 자동식별이 된다.

주기 2 : 주 컴퓨터에 의하여 비컨코드가 배정된 IFR/VFR 항공기가 다른 시설 구역 내에서 비행계획을 종료할 때, 항공교통관제업무를 취소하거나 비행계획서를 삭제한다.

나. 컴퓨터가 배정한 코드로 타 관제석/섹터(sector)에 이양하여야 한다.

참고 : 5-2-4 혼합 상황

5-2-9 시계비행(VFR) 코드 배정

5-3-3 비컨 식별방법

5-2-3 Non-Discrete 비컨코드 배정(Non-discrete Environment)

가. 5-2-6 “기능별 코드 배정”에 의거 기능별 코드 중에서 적절한 Non-Discrete 비컨코드를 배정한다.

나. 관제이양 시 별도 협의되지 않은 경우, Non-Discrete 기능코드를 사용하여 타 관제석/섹터(sector)에 관제이양을 하여야 한다.

참고 : 5-2-4 혼합 상황

5-2-9 시계비행(VFR) 코드 배정

5-3-3 비컨 식별방법

5-2-4 혼합 상황(Mixed Environment)

가. 해당 관제사의 관할구역 내에 Discrete 비컨코드 배정 능력이 없을 때, 5-2-3 "Non-discrete 비컨코드 배정"의 절차를 적용하여야 한다.

주기 : 혼합 상황에서, discrete 비컨 코드 배정 장비를 구비한 관제석/섹터(sector)이/는 non-discrete 비컨 코드 배정시설과 항공기의 관제를 교환할 수 있으며 이 반대도 성립된다.

나. 해당 관제사의 관할구역 내에 discrete 비컨코드 배정 능력이 있을 때

1) 5-2-2 “discrete 비컨코드 배정”의 절차를 적용 한다.

2) 관제이양 시 별도 협의 하지 않는 한, discrete 비컨코드 배정 장비를 갖추지 않은 근무석/섹터(sector)의 관할구역으로 진입하는 항공기에게 관제이양을 시작하기 전에 5-2-6"기능별 코드 배정"에 의한 코드 중에서 적절한 non-discrete 기능코드를 배정한다.

참고 : 4-2-8 비행방식의 변경 허가

5-2-9 시계비행(VFR) 코드 배정

5-3-3 비컨 식별방법

5-2-5 레이더 비컨코드 변경(Radar Beacon Code Changes)

운영내규 또는 합의서에 달리 명시하지 않았거나 이양 시, 협의 되지 않는 한, 항공기가 관할구역 이내로 진입할 때까지 이양시설 관할 구역 내에서 트랜스폰더(transponder) 코드 변경을 항공기에게 요구하여서는 안 된다.

참고 : 4-2-8 비행방식의 변경 허가

5-3-3 비컨 식별방법

5-2-6 기능별 코드 배정(Function Code Assignment)

EN ROUTE : 항공교통센터(ACC)는 관할 공역 내의 항공로 또는 기타 지역을 계기비행(IFR) 또는 레이더 감시를 요구하는 시계비행(VFR) 항공기에게 적절한 비컨코드를 배정하여야 한다.

5-2-7 비상코드 배정(Emergency Code Assignment)

비상항공기에게 다음과 같이 코드를 배정하여야 한다.

가. 조종사가 비상을 선언하고, 당해 항공기가 레이더 식별이 되지 않았을 때, 코드 7700을 배정한다.

관제용어 : SQUAWK MAYDAY ON 7700.

또는

SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN SEVEN ZERO ZERO].

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.3.8 To request emergency code

나. 무선 및 레이더 포착이 이루어진 후 단좌 터보제트기 및 단좌 헬리콥터가 아닌 항공기에게는 코드 7700에서 상황에 적절한 다른 코드로 변경을 요구할 수 있다.

주기 1 : 조종사의 동의에 따른 코드변경, 비상상황 및 당시 비행조건은 조난에 처한 항공기를 식별하여 관제하고 있는 타 항공교통관제기관에 알려야 한다.

주기 2 : 단좌 터보 제트항공기 및 단좌 헬리콥터의 조종사는 비상시 트랜스폰더(transponder) 조작이 불가능할 수 있다.

관제용어 : RADAR CONTACT (위치). IF FEASIBLE, SQUAWK (코드).

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

다. 모드 C 장비가 장착된 비상에 처한 시계비행(VFR) 항공기에게는 다음과 같은 절차를 수행하여야 하나, 코드 7700 배정을 더 이상 요구할 필요는 없다.

1) 터미널(Terminal) : MSAW 경보처리를 허용하는 비컨코드를 할당한다.

2) ENROUTE : MSAW(EMSAW) 경보처리가 가능한 적절한 키보드 입력을 한다.

5-2-8 무선통신 두절(Radio Failure)

관제사가 코드 7600의 전시를 확인한 경우, 10-4-4"통신두절 "의 통신두절 절차를 적용한다.

주기 : 트랜스폰더(transponder)를 갖춘 항공기가 양방향 무선통신 수행능력을 상실하는 경우에, 조종사는 트랜스폰더(transponder)를 코드 7600으로 조정하여야 한다.

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

5-2-9 시계비행(VFR) 코드 배정(VFR Code Assignments)

가. 레이더 조연을 받고 있는 시계비행(VFR) 항공기에게 컴퓨터가 배정한 코드 또는 관제사가 배정한 비컨코드 중 적절한 기능별 코드를 배정하여야 한다.

주기 : 지역적으로 사용되는 코드 중에서 부가적인 기능을 위한 코드는 해당 항공교통관제기관이 허가할 수 있다.

1) 항공기가 관할 책임구역 밖에 있고 또한 해당 주파수를 유지하는 것이 관제업무 수행에 이점이 있는 경우, 다음과 같이 협조하여야 한다.

가) 적극적인 식별 후, 가능한 빨리

나) 관제지시 발부 전 또는 안전경보/교통조연 이외의 업무를 제공하기 전.

주기 : 임박한 상황을 회피하기 위한 안전경보/교통조연은, 협의 전에 항공기에게 발부할 수 있으며, 조연 발부 후, 가능한 한 빨리 협의하여야 한다.

나. 계기비행(IFR)계획을 취소하고 레이더 조연을 요청하지 않은 계기비행(IFR) 항공기와 레이더 조연업무가 종료된 시계비행(VFR) 항공기에게 시계비행(VFR) 코드로 변경할 것을 지시하여야 한다.

관제용어 : SQUAWK VFR. 또는 SQUAWK 1200.

주기 1 : 항공교통관제기관(ATC)과 교신하고 있지 않은 항공기가 지정된 화재 진압지역(fire fighting area) 내 또는 항공로로부터/항공로까지 비행 중에는 Squawk 1200 대신에 1255를 사용할 수 있다.

주기 2 : 인가된 탐색구조 임무로 비행하는 시계비행(VFR) 항공기가 지정된 탐색 지역으로 입·출항 중 또는 탐색지역 내에 있는 동안 1200 대신 코드 1277을 운용하도록 조연할 수 있다.

참고 : 공군비행정보간행물(FLIP), 건교부 AIP

다. 항공기가 시계비행(VFR)에서 계기비행(IFR)으로 전환 시, MSAW 경보를 제공하는 Mode C가 장착된 항공기에게 비컨코드를 배정하여야 한다.

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

5-2-10 여압복 착용비행과 FL600 이상의 비행을 위한 비컨코드

(Beacon Code For Pressure Suit Flights And Flight Above FL180)

[적용 유보]

가. 모드 3/A의 코드 4400 및 4401부터 4477까지의 개별코드는 R-71, F-12, U-2 및 B-57의 여압복 착용비행, 그리고 FL600 이상에서의 비행을 위하여 예비로 남겨 두었다.

나. 만일 비행계획서에 명시되어 있다면, 항공기에게 코드 4400 또는 4400이하의 개별코드에서 한 개의 코드로 유지되도록 보장하여야 한다. 기상돌변, 장비고장 등과 같이 예기치 못한 사태로 인하여 동일한 모드 3/A의 개별코드를 사용하는 1대 이상의 항공기가, 동일한 시간에 동일하거나 또는 인접한 항공교통센터의 공역에 있게 되는 경우를 제외하고, 관제사는 조종사에게 코드변경, 대기상태 운용(squawk standby) 또는 비컨운용 완전중단(stop squawk)과 같은 적절한 조치를 요구할 수 있다.

주기 : 특정한 장비에 대한 비행승무원의 접근이 통제되어 있기 때문에, 코드 4400 또는 4400 단위의 개별코드는 지상에서 미리 조절하여야 하며, FL600 이하에서의 비행을 포함하여 비행경로 전반을 통하여 사용된다. 관제사는 예외규정에서 명시된 바와 같이, 응답식별기 변경을 모든 항공기가 다 수용할 수 없다는 것을 인식하여야 한다. 그렇지만, 비상코드 7700는 작동할 수 있다.

참조 : 5-3-3 비컨 식별방법.

5-2-11 방공훈련용 비컨코드 배정

(Air Defense Exercise Beacon Code Assignment)

ENROUTE : 훈련 표적용 항공기가 제출된 훈련비행 계획서상의 Discrete 비컨코드를 유지토록 하여야 한다.

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

5-2-12 운용대기상태 또는 저감도 운용

(Standby or Low Sensitivity Operation)

관제사는 배정된 코드로 운용하는 항공기에게 다음의 경우, 트랜스폰더(transponder)를 대기(standby) 또는 저감도(low sensitivity) 위치로 변경을 지시할 수 있다.

주기 : 개량된 트랜스폰더(transponder)에 “저감도(low sensitivity)” 특성의 장착을 요구하지 않고 있으므로 최근의 트랜스폰더(transponder)를 탑재한 항공기는 “SQUAWK LOW” 요구에 응답할 수 없다.

가. 목적지로부터 약 15마일에 있으며, 관제사가 트랜스폰더(transponder)의 운용이 더 이상 필요로 하지 않을 때.

나. 표적이 많은 지역에서 지형장애물을 감소시킬 필요가 있거나 “원형화 현상(ring around)” 또는 다른 유사 현상을 감소시킬 필요가 있을 때, 그 후 가능한 신속히 정상감도 위치(normal sensitivity)로 환원하도록 항공기에게 지시하여야 한다.

관제용어 : SQUAWK STANDBY.또는SQUAWK LOW/NORMAL.

5-2-13 코드 감시(Code Monitor)

비자동 비컨해독장비(예-10채널 해독기)가 목표물을 전시하기 위하여 사용될 때, 관할 관제구역 내에서 운항하는 항공기의 사용을 위하여 배정한 Mode 3/A 레이더 비컨 코드를 계속 감시하여야 한다.

참고 : 5-2-6 기능별 코드 배정

주기 : 문자와 수치로 표현되는 통제심벌처리 기능에 더하여 MEARTS, STARS 및 TPX-42 시스템은 자동 비컨 해독기를 갖추고 있다. 따라서 자동 비컨해독기가 Control Slash Video 제공 시설인 경우, 비 자동 해독장비를 동시에 작동 할 필요는 없다.

참고 : FAAO 7210.3 3-7-4 Mode 3/A 레이더 비컨코드 감시

가. 실제 할당된 해당 계기비행코드와 책임구역이 A 등급 공역만을 포함하지 않으면서 부가적으로 코드 1200, 1255 및 1277을 포함한다. 비컨의 원형화 현상이나 과도한 시계비행 표적출현이 계기비행규칙 항공기의 분리에 영향을 미치는 동안에는, 시계비행코드 1200, 1255 및 1277의 감시를 일시적으로 중단할 수 있다.

나. 제한구역/경고구역과 군용 시계비행(VFR) 훈련경로(VFR route)가 관할공역 내 또는 아주 인접하고 있을 때는 제한구역/경고구역, 또는 군용 시계비행(VFR) 훈련 경로내의 어떤 코드라도 감시하여야 한다.

다. 정상적으로 배정된 비컨코드가 사라질 때, 다음 순서에 의한 관련 코드 응답을 확인하고, 적절한 조치를 취한다.

- 1) 코드 7500 (피랍코드).
- 2) 코드 7600 (무선통신 두절코드).

주기 : 7500 및 7600 코드로 사전에 조정한 경우, 이 코드에 대한 ID-SEL-OFF 스위치가 off 상태인 좌측으로 놓여지는 것이 필요한데, 왜냐하면 이 코드를 변경하는 항공기에 대한 비컨 표적이 소멸되므로 관제사로 하여금 점검을 하도록 경보하기 위함이다. 자동경보 수행기능이 있는 경우, 별도의 점검이 필요하지 않다.

참고 : 10-2-6 피랍항공기

5-2-14 배정된 비컨코드의 전시상실 또는 트랜스폰더 고장/기능 장애 (Failure Display Assigned Beacon Code Or Inoperative / Malfunction Transponder)

가. 배정한 비컨코드가 시현되지 않는다는 사실을 사용 가능한 트랜스폰더(transponder)를 장착한 항공기에게 통보하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) RESET TRANSPONDER, SQUAWK (적절한 코드).
RESET SQUAWK [(mode)] (code).
RESETTING (mode) (code).

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.3.3. 배정된 모드 및 코드 선택 요청

나. 항공기 탑재 트랜스폰더(transponder)의 고장 또는 기능장애가 있을 때, 항공기에게 통보하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) YOUR TRANSPONDER APPEARS INOPERATIVE/MALFUNCTIONING, RESET, SQUAWK (적절한 코드).

다. 항공기 트랜스폰더(transponder) 고장 또는 기능장애가 있을 때, 시설 내의 다음 관제석 또는 다음 관제시설에 통보하여야 한다.

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

5-2-15 작동되지 않거나 고장난 질문기 (Inoperative Or Malfunctioning Interrogator)

지상의 질문기(Interrogator)가 작동하지 않거나 기능장애가 있을 때, 이를 해당 항공기에게 통보한다.

관제용어 : (시설명 또는 관제기능) BEACON INTERROGATOR INOPERATIVE/MALFUNCTIONING.

참고 : 5-1-3 레이더 이용

5-3-3 비컨 식별방법

5-2-16 A등급 공역 내에서의 트랜스폰더 고장 (Failed Transponder In Class A Airspace)

교통상황 또는 다른 운항상의 요인으로 A등급 공역 내에서 고장난 트랜스폰더(transponder)를 장착하고 비행하고자 하는 요구를 허가할 수 없을 뿐만 아니라, 이미 발부된 허가도 취소하여야 한다.

참고 : 5-1-3 레이더 이용

5-3-3 비컨 식별방법

5-2-17 Mode C 고도판독의 정확성(Validation Of Mode C Readout)

시설 간 관제이양, 초기항적설정(initial track start), COAST/SUSPEND 목록(coast/suspend tabular list)으로부터의 항적설정(track start), Missing 또는 비정상적인 mode C 판독 후, Mode C 고도판독이 적절한지 여부를 확인하여야 한다. 전시되는 Mode C 고도정보의 정확성을 판단하는 허용오차는 ± 300 피트(± 90 미터)이며, RVSM이 적용되는 공역에서는 ± 200 피트(± 60 미터)이다.

가. 다음의 경우 고도판독이 유효한 것으로 간주한다.

- 1) 조종사가 보고한 고도로부터 300피트(± 90 미터) 미만 차이가 있을 때[RVSM이 적용되는 공역은 ± 200 피트(± 60 미터)].

관제용어 : (항공기가 사용 가능한 가장 낮은 비행고도면 미만에서 비행중이라는 것을 알고 있는 경우),

SAY ALTITUDE.

또는

(항공기가 사용 가능한 가장 낮은 비행고도면 이상에서 비행중이라는 것을 알고 있는 경우),

SAY FLIGHT LEVEL.

- 2) 공항에 있는 항공기로부터 계속해서 고도 판독자료를 받고 있고 판독치가 공항 표고로부터 300피트(± 90 미터) 미만 차이가 있을 때.

주기 : 계속적인 고도판독은 고도여과 제한치를 공항표고를 포함하도록 설정하였을 때 가능하다.

참고 : 5-2-23 고도 여과 기능 사용

5-14-5 선택된 고도한계

FAAO 7210.3 11-2-3 전시/자료

- 3) 항적자료군(data block) 내의 고도정보를 다른 시설에서 생성된 항적자료군(data block)의 유효한 정보와 연계시켜 판독하여(다른 관제사와 구두로 협조), 판독이 다른 항적자료군(data block)에 있는 판독 내용과 정확하게 일치하는 경우

나. 고도판독의 확인이 불가능한 경우, 분리를 목적으로 Mode C 고도정보를 사용할 수 없다.

다. FL140 미만에서 부정확한 Mode C 판독이 관찰될 때, 다음과 같이 조치하여야 한다.

- 1) 정확한 고도계수정치를 발부하고, 조종사가 보고한 고도의 정확성을 확인하여야 한다.

관제용어 : (지점명) ALTIMETER (적절한 고도계수정치), VERIFY ALTITUDE.
CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.3.11 기압고도 조정점검 및 고도확인 요구

- 2) 확인 후에도 고도판독이 계속 부정확한 경우.

가) 조종사에게 트랜스폰더(TRANSPONDER)의 고도보고 장비부분의 작동을 중지하도록 지시하고 그 이유를 통보한다.

나) 해당지역 관제사에게 항공기 호출부호를 통보한다.

관제용어 : STOP ALTITUDE SQUAWK. ALTITUDE DIFFERS BY (피트 수) FEET.
라. FL140 이상에서 부정확한 Mode C 판독이 관찰될 때, 다음과 같이 조치하여야 한다.

- 1) 조종사의 고도계수정치 29.92Hg 사용 및 고도보고의 정확성을 확인하여야 한다.

관제용어 : CONFIRM USING TWO NINER NINER TWO AS YOUR
ALTIMETER SETTING.

(만약 항공기가 전이고도 이상에서 비행중이라는 것을 알고 있다면)
VERIFY FLIGHT LEVEL.

- 2) 확인 후에도 Mode C 판독이 계속적으로 부정확한 경우

가) 조종사에게 트랜스폰더(TRANSPONDER)의 고도보고 장비부분의 작동을 중지할 것을 지시하고 그 이유를 통보한다.

나) 해당지역 관제사에게 항공기 호출부호를 통보한다.

관제용어 : STOP ALTITUDE SQUAWK. ALTITUDE DIFFERS BY (피트 수) FEET.
STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION.

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.3.12 To request termination of
pressure altitude transmission because of facility
operation

마. 지상장비의 고장으로 계속하여 고도판독에 이상이 있을 때, 가능한 모든 레이더
콘솔의 고도판독을 금지하여야 한다.

참고 : ICAO DOC 4444 8.5.4.1 MODE C에 의한 고도정보의 정확도 확인

5-2-18 고도 확인 - Mode C(Altitude Confirmation - Mode C)

다음의 경우를 제외하고는 최초 교신시 배정된 고도를 확인하도록 조종사에게 요구하여야 한다.

주기 : 이 항목의 목적상 “최초 교신” 은 조종사의 각 섹터(sectors)/관제석과의 최초의
무선교신을 의미한다.

가. 조종사가 배정된 고도를 언급한 경우.

나. 상승/강하하는 항공기에게 새로운 고도를 배정한 경우.

다. Mode C 판독이 정확하고, 항공기가 배정된 고도에 위치하고 있다고 표시될 경우.

라. 터미널(Terminal) : 항공기가 동일시설 내(시설간)에서 다른 섹터/관제석으로 이양될 때.

관제용어 : (수평 비행시), VERIFY AT (고도/비행고도).

(상승/강하 시),

(항공기가 전이고도 미만의 고도를 배정 받았다면),

VERIFY ASSIGNED ALTITUDE (고도).

또는

(항공기가 전이고도 이상의 비행고도를 배정 받았다면)

VERIFY ASSIGNED FLIGHT LEVEL (비행고도).

참고 : 5-3-3 비컨 식별 방법

5-2-19 고도확인 - NON-MODE C(Altitude Confirmation - Non Mode C)

가. 다음의 경우를 제외하고는 최초 교신시, 배정된 고도의 확인을 조종사에게 요청하여야 한다.

주기 : 이 항의 목적을 위한 “첫 교신”은 조종사에 의한 각 섹터(sectors)/관제석과 최초 무선교신을 의미한다.

1) 조종사가 배정된 고도를 언급한 경우.

2) 상승/강하하는 항공기에게 새로운 고도를 배정한 경우.

3) 터미널(Terminal) : 항공기가 동일 시설내(시설간)에서 다른 섹터(sectors) / 관제석으로 이양될 때.

관제용어 : (수평비행 시), VERIFY AT (고도/비행고도).

(상승/강하 시),

VERIFY ASSIGNED ALTITUDE /FLIGHT LEVEL (고도/비행고도).

나. 한 · 미육군 : 모든 조종사의 고도복창을 재확인하여야 한다.

관제용어 : (고도 복창이 정확할 때),

AFFIRMATIVE (고도).

(고도 복창이 정확치 않을 때),

NEGATIVE. CLIMB/DESCEND AND MAINTAIN (고도),

또는

NEGATIVE. MAINTAIN (고도).

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

5-2-20 자동 고도보고(Automatic Altitude Reporting)

관제사가 트랜스폰더(transponder)의 자동 고도보고 기능을 작동시키거나 작동 중지시키기를 원할 때, 항공기에게 통보한다.

관제용어 : SQUAWK ALTITUDE,

SQUAWK CHARLIE.

또는

STOP ALTITUDE SQUAWK.

참고 : ICAO DOC4444, 12.4.3.10, To request transmission of pressure altitude

주기 : 관제사는 모든 항공기가 비컨코드 보고와 별도로 고도보고를 중단시키는 기능을 갖고 있는 것이 아니라는 사실을 인식하여야 한다. 일부 항공기는 동일한 스위치를 이용하여 두 가지 기능을 동작한다.

참고 : 5-2-17 Mode C 고도판독의 정확성

5-3-3 비컨 식별방법

용어의 정의 - 자동고도보고

5-2-21 10000 피트에서 FL140 사이에서의 트랜스폰더 /MODE C 항공기 장착 예외(Inflight Deviations From Transponder/ Mode C Requirements Between 10,000 Feet And 14,000Feet)

2,500피트 AGL 또는 그 이하의 공역을 제외하고, 10,000피트 MSL 이상과 14,000피트 MSL 이하의 공역 내에서 운항중인 민간 항공기가 mode C 트랜스폰더(transponder) 요구기준으로부터 위배 요청시 다음의 절차를 적용하여야 한다.

주기 : 항공법 제40조 “의무무선설비” 및 항공법 시행규칙 제122조 “무선설비”에 의하면 모든 민간 항공기들은 2차 감시 레이더용 트랜스폰더(transponder)를 설치하여야 한다라고 명시하고 있다. 이러한 트랜스폰더(transponder)는 항공교통관제에 의하여 명시된 mode 3/A 송신에 응답할 수 있는 mode 3/A 4096 코드능력 또는 항공교통관제에 의하여 명시된 mode 3/A 송신에 응답할 수 있는 mode S 능력을 가지고 있어야 한다. 항공기들은 또한 100피트 증가마다 압력고도정보를 보냄으로써 mode C 송신에 자동적으로 응신하는 mode C 능력을 갖추고 있는 자동압력고도 보고장비를 장착하도록 규정되어 있다. 항공법 제40조에 대한 예외조항은 항공법시행규칙 제123조 “무선설비가 필요하지 아니한 경우”에 명시되어 있다.

참고 : FAAO 7210.3, 제18장 4절, Temporary Flight Restrictions

항공법 제40조, 의무무선설비

항공법 시행규칙 제122조, 무선설비

항공법 시행규칙 제123조, 무선설비가 필요하지 아니한 경우

가. 비상시를 제외하고는 트랜스폰더(transponder) 장비를 갖추고 있지 않은 민간 항공기에 의한 항공법 제40조 요구기준으로 부터의 위배에 대한 비행 중 요구를 승인하여서는 안된다.

나. 교통상황과 기타 비행요소를 근거로 해서, 비행 중 위배를 승인 또는 승인하지 않거나, 또는 그러한 비행 이전에 발부한 허가를 취소해야 한다.

다. 트랜스폰더(transponder)나 mode C가 고장이 났거나, mode C를 장착하고 있지 않은 항공기로부터 비행 중 시계비행 위배요구를 받았을 때 다음과 같은 순서에 의거 조치를 취해야 한다.

- 1) 항공기로 하여금 항공법의 영향을 받지 않는 공역에서 비행을 수행토록 제의한다.
- 2) 항공기로 하여금 계기비행계획서를 제출토록 제의한다.

3) 항공기로 하여금 시계비행 비행로를 설정하여 항공교통관제기관과 무선통신을 유지토록 제의한다.

라. 항공기가 계기비행 계획서를 제출하거나 시계비행 비행로를 설정하여 항공교통 관제기관과 무선통신을 유지하지 않는 한 비행 중 위배를 허가하여서는 안된다.

마. 관제사는 만일 송·수신기와 mode C 상태보고가 관제이양 전에 통보된다면 인접 항공교통관제기관의 사전 승인 없이 관제사 관할 밖의 공역을 포함하는 비행중 위배요구를 허가할 수 있다.

바. 적당한 시간 안에 비행 중 위배를 허가하거나 불허하여야 하고, 또는 허가나 불허가 예상되는 시간을 통보하여야 한다.

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법.

5-2-22 비컨 종료(Beacon Termination)

항공기 트랜스폰더(transponder) 작동 중단이 요구될 때, 항공기에게 통보한다.

관제용어 : STOP SQUAWK.

(군작전이 다른 모드의 작동을 계속적으로 요구하는지를 관제사가 알 수 없을 경우, 군용항공기에게),

STOP SQUAWK (사용중인 모드).

참고 : 5-3-3 비컨 식별방법

5-2-23 고도 여과(Altitude Filters)

터미널(Terminal) : 관제사 관할구역 내 모든 고도에서 Mode C 고도 판독이 가능하도록 altitude filters를 조정할 수 있다. 관제사 관할구역의 상한고도 보다는 1,000피트 이상 높게, 하한고도보다는 1,000피트 이상 낮게 altitude filters를 조정한다. 책임구역이 공항표고를 포함 하도록 낮게 설정된 경우, 2-1-6 “안전경보” , 5-2-17 “mode C 고도판독의 정확성” “가” , “2)” 의 적용을 위하여 altitude filters 제한치에 공항표고가 포함되도록 조정하여야 한다. 항공 교통관리자는 목표물 반사가 과다한 경우, 요구기준의 잠정적인 중단을 허가할 수 있다.

제 3 절 레이더 식별 (Radar Identification)

5-3-1 적 용(Application)

5-5-1 “적용” “나” “2)” 와 “3)” 에 의한 경우를 제외하고 항공기에게 레이더 업무를 제공하기 전에, 항공기를 레이더 식별하고, 식별을 유지하여야 한다.

참고 : 3-1-9 관제탑 레이더 전시기의 이용

5-3-2 일차 레이더 식별 방법(Primary Radar Identification Methods)

다음 방법 중 한 가지 방법을 사용하여 일차 레이더 또는 레이더 비컨표적을 식별한다.

가. 다음 중 한가지 방법에 의한 협의가 완료된 경우, 이륙활주로 종단 1마일 이내에서 출발항공기의 표적을 관찰함으로써 항공기를 식별할 수 있다.

- 1) 출발항공기의 이륙활주 및 구역경계선 통과에 관한 사항이 구두로 통보되었을 때.
- 2) 출발항공기의 이륙활주 및 구역경계선 통과에 관한 사항이 위 “1)” 의 방법 외의 방법으로 통보되었을 때.

주기 : 위 “2)” 에 의한 방법은 수동 또는 전기 “DROP TUBE” , 자동화에 의한 방법을 말한다.

나. 픽스(video map에 전시되었거나 또는 Map Overlay에 나타났거나 영구적인 반사파로 전시된) 또는 시계보고지점(레이더 안테나로부터의 거리와 방위가 정확하게 결정되고 관제사에게 가능하도록 설정된)에 연계된 표적의 위치가 항공기로부터 직접 보고된 위치 보고와 일치한 경우 및 관찰된 항적이 보고된 비행기수 또는 비행로와 상호 일치하는 경우, TACAN 또는 VORTAC 항행안전시설이 레이더 안테나로부터 6,000피트 이내에 위치하고 있다면, TACAN 또는 VORTAC은 Video Map 또는 Map Overlay에 전시되지 않은 경우에도 레이더 식별시 참고를 위한 픽스로 사용할 수 있다.

주기 1 : 일부 군용 TACAN시설은 주파수가 VOR 시설과 결합하여 설치되지 않으며, VOR로부터 31마일 거리만큼 분리되어 있어 DME 위치정보를 이용한 레이더 식별은 어려움이 있을 수 있다.

주기 2 : 레이더 식별을 위하여 사용되는 시계보고지점은 조종사가 빈번하게 사용하는 지점에 한정되며, 거리 및 방위는 관제시설 운영책임자가 결정한다.

다. 다음 중 한가지 조건을 충족하는 경우, 식별 선회 또는 30° 이상의 선회를 이용하여 목표물을 관찰한다.

주기 : 정상 계기비행로나 이미 인지하고 있는 시계비행로를 따르게 하는 식별 선회 또는 비행기수의 사용은 식별착오의 결과를 초래할 수 있다. 이런 상황을 회피할 수 없을 때는 부수적인 식별방법이 필요할 것이다.

- 1) 항공기 포착을 상실한 경우를 제외하고, 항공기가 레이더 포착범위 내에 있고, 전시범위 지역 내에 있음을 인식할 수 있는 조종사 보고를 접수했을 때.
- 2) 한 대의 항공기만이 선회 중임을 확인한 때

- 3) 계기비행(IFR)중인 항공기에게 증가된 계기비행 최저고도 지역을 벗어나도록 기수방향(heading)을 지시하거나 기수방향(heading) 지시 전에 증가된 최저 비행고도 이상으로 항공기를 상승시켜야 할 때

관제용어 : REPORT HEADING (AND FLIGHT LEVEL/ALTITUDE).

FOR IDENTIFICATION TURN LEFT/RIGHT HEADING (three digits).

TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING.

IDENTIFIED (위치).

NOT IDENTIFIED (이유),

(RESUME/CONTINUE OWN NAVIGATION).

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.1.1 항공기 식별

3-1-9 관제탑 레이더 전시기의 이용

5-12-11 감시레이더 이용 불능시 절차

5-3-3 비컨 식별방법(Beacon Identification Methods)

표적의 식별을 위하여 Mode 3/A 레이더 비컨만을 사용할 경우, 다음 방법 중 한 가지 방법을 사용한다.

가. 항공기에게 트랜스폰더(TRANSPONDER)의 “IDENT” 작동을 요구하고, 전시되는 표적을 관찰한다.

주기 1 : 한 줄(single slash)로 전시되는 개량형 “IDENT” 이 설치되었거나, 표적전시의 “Blooming” 수가 증가되게 하는 개량형 코드 해독장치가 설치된 시설에서는 식별착오의 가능성을 제거하기 위한 부가적인 주의를 기울일 필요가 있다.

주기 2 : 터미널(Terminal)

자동 전시기가 “analog mode” 에서 동작될 때 “IDENT” 의 반향은 두 줄(double slash)로 나타나게 되며, beacon control head가 “fail” 위치에 있을 때는 언제든지 “emergency” 반향은 단일한 bloomer로서 나타난다.

관제용어 : IDENT.

SQUAWK (코드) AND IDENT.

나. 항공기에게 적절한 Discrete 또는 Non-discrete Code로 변경을 요구하여야 하며, 요구 후 표적 또는 코드전시의 변화를 관찰한다. 코드변경이 필요한 경우, 코드 변경을 지시한다.

다. 항공기에게 트랜스폰더(TRANSPONDER)의 위치를 “Stand-By(대기)” 위치로 변경을 요구한다. 표적의 상실이 “Stand-By(대기)” 위치에 놓여진 결과라는 것을 확인하기 위하여 충분한 탐색시간 동안 표적이 나타나지 않는 것을 관찰 후, 항공기에게 트랜스폰더(TRANSPONDER)를 정상으로 복귀할 것을 요구하고 표적의 재 시현을 관찰한다.

관제용어 : SQUAWK STAND-BY, 그 후 SQUAWK NORMAL.

라. ENROUTE : 협대역(Narrow Band) 레이더 운용 중, 항적자료군(full data block)이 컴퓨터에 의하여 배정된 Discrete Code를 작동하고 있는 항공기의 비컨 표적부호와 자동으로 일치될 때, 동 항공기는 식별된 것으로 간주한다.

관제용어 : SQUAWK (4개 숫자 개별코드), AND IF YOUR ALTITUDE REPORTING EQUIPMENT IS TURNED OFF, SQUAWK ALTITUDE.

주기 : 항공교통관제기관이 작동중단을 요구하지 않는 한, 조종사는 고도보고 기능이 있는 Mode C 트랜스폰더(TRANSPONDER)를 작동하여야 한다. 중단된 Mode C 트랜스폰더(TRANSPONDER) 재 작동을 지시할 때, 용어 “Squawk Altitude” 를 사용한다.

참고 : 3-1-9 관제탑 레이더 전시기의 이용
5-3-6 위치 정보

5-3-4 터미널(Terminal) 자동식별시스템에 의한 식별 방법 (Terminal Automation System Identification Methods)

터미널(Terminal)

가. 전시된 항적자료군(data block)을 육안으로 확인할 수 있고, 다음 중 한 가지 조건과 부합될 때, 자동인식된 항공기는 식별된 것으로 간주한다.

- 1) 항적자료군(data block)이 붙여진(Tagged) 표적을 식별하기 위하여 레이더 또는 비컨식별절차가 이용될 때
- 2) 자동이양시스템을 이용하여 항공기를 이양 중에 항적자료군(data block)에 “CST” , “OLD” 와 같은 메시지가 전시되지 않을 때

나. COAST 상태 또는 적절한 표적으로 대체되지 않는 한 표적에 대한 식별의 유지를 위하여 항적자료군(data block)을 사용할 수 있다.

다. 대체된 자료군(data block)은 항상 최신자료가 되게 하여야 한다.

참고 : 3-1-9 관제탑 레이더 전시기 이용

5-3-5 의심스러운 식별(Questionable Identification)

가. 표적의 근접, 관찰된 행위의 중복 또는 기타 다른 상황으로 인하여 표적에 대한 식별이 의심스러운 경우, 한 가지 이상의 식별방법을 사용하여 항공기를 식별한다.

나. 어떤 사유로 인하여 식별이 의심스러운 경우, 지체 없이 다음의 방법으로 재식별을 위한 조치를 취하거나 레이더 업무를 종료하여야 한다.

- 1) 5-3-2 “일차 레이더 식별 방법” 또는 5-3-3 “비컨 식별방법” 에 의한 식별.
- 2) ENROUTE : 레이더 식별을 상실하였거나 의심스러울 때는 모든 일차표적이 전시되는지를 확인한다.

참고 : 5-4-3 방법

5-3-6 위치 정보(Position Information)

식별선회 또는 5-3-3 “비컨 식별방법”에 의거 서술된 비컨 식별방법 중의 한 가지에 의하여 레이더 식별이 된 때, 언제라도 당해 항공기의 위치를 통보하여야 한다. 상호 위치대조(Position Correlation)에 의하여 식별되었거나 출발항공기가 이륙할주로 중단 1마일 내에서 식별되었을 때는 위치정보를 제공할 필요가 없다.

5-3-7 식별상태(Identification Status)

가. 다음의 경우 레이더 포착사실을 항공기에게 통보한다.

- 1) 항공교통관제기관에서 첫 식별이 이루어졌을 때.
- 2) 레이더 포착상실 또는 레이더 업무종료에 뒤이어 레이더 식별이 다시 이루어졌을 때.

관제용어 : RADAR CONTACT (필요시, 위치).

IDENTIFIED (위치).

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.1.1 Identification of aircraft

나. 레이더 식별이 상실되었을 때, 항공기에게 다음과 같이 통보한다.

관제용어 : RADAR CONTACT LOST (필요시, 대체지시).

5-3-8 표적마커(Target Markers)

EN ROUTE

가. 계속적인 표적식별을 제공하기 위하여 평면 스크오프상에 레이더 표적부호 (shrimp boats)를 사용한다. 비행식별 및 고도는 일정할 때, 부호상에 표시한다. 잡다한 항목 (약어로 된 비행로, 레이더 유도기수, 상승 및 강하를 표시하는 화살표 등)은 관제사의 의도에 따라 표기하여야 하며, 오해를 방지하기 위하여 표준화된 기호를 사용한다.

나. 자동화시스템 - 항공기의 계속적인 식별유지를 위하여 해당 표적부호(symbol)와 연관된 자료란(data blocks)을 유지하여야 하며, 항공기가 섹터 (sector)나 위임된 공역을 벗어날 때까지 그리고 Point out된 항공기를 포함하여 모든 잠재적 충돌위험이 해소될 때까지 자료란 (data block)을 유지한다. 자료란(data block)은 최소한 항공기 호출부호와 고도정보를 전시하여야 하며 전시된 고도는 배정 · 임시 또는 보고된 고도이다.

5-3-9 표적 마커(Target Markers)

터미널(Terminal)

자동화시스템 - 항공기의 지속적인 식별유지를 위하여 해당되는 표적부호(symbol)와 연관있는 자료란(data blocks)을 보유하여야 하며 항공기가 섹터 (sector)나 지정된 공역을 벗어날 때까지 그리고 Point out된 항공기를 포함하여 모든 잠재적 충돌위험이 해소될 때까지 자료란(data block)을 유지한다.

주기 : 위임된 구역이 B등급 구역이나 C등급 구역 바깥까지 확대된 지역은 다음 사항이 적용된다 : 시계비행(VFR) 항공기가 B 등급 구역이나 C 등급 구역 밖에 있고 레이더 업무가 종료되었다면 자료란(data blocks)의 유지는 더 이상 요구되지 않는다.

제 4 절 레이더 식별의 이양(Transfer Of Radar Identification)

5-4-1 적 용(Applications)

항공기에게 레이더 업무를 계속하여 제공하고, 항공교통의 안전, 질서 및 신속한 흐름을 촉진하기 위하여, 관제사 간 항공기의 레이더 식별을 이양할 필요가 있다. 이 절은 이러한 임무와 관련된 책임 및 용어의 의미, 방법을 기술하고 있다. 기관 간 및 기관내의 레이더 식별이양은 운용상 불가능한 지역을 제외하고, 레이더 감시 전 지역 내에서 수행한다. 그러한 제한사항이 있을 때, 제한사항은 다음과 같다.

가. 합의서에 반드시 포함하여야 하며, 동 합의서는 관제업무가 레이더 이양에 근거하지 않음을 명백히 언급한 경우.

나. 특정한 시간동안 인계 관제사와 인수관제사에 의하여 반드시 협의된 경우.

참고 : 4-3-8 인수관제시설과의 협조

5-4-2 용 어(Terms)

가. 관제이양(hand-off) : 인수관제사의 공역에 진입하는 항공기의 무선통신 이양 시 인계 관제사와 인수관제사 간 항공기의 레이더 식별의 이양을 위하여 취하는 행위.

나. 레이더 포착(radar-contact) : 항공기가 식별되었고 인수관제사의 공역으로 항공기의 진입이 허가되었음을 인계 관제사에게 통보하기 위하여 사용되는 용어.

다. POINT-OUT : 관제중인 항공기가 타 관제사의 공역·보호공역으로 진입하고자 할 때, 무선통신 이양을 하지 않고 레이더 식별만을 제공하는 물리적 또는 자동화된 행위.

라. POINT-OUT APPROVED : 협의된 바에 따라 통신이양 또는 자동화시스템에 의한 응신 없이 인수관제사의 공역에 진입할 항공기가 식별되었고, 진입을 허가함을 인계 관제사에게 통보하기 위하여 사용되는 용어.

마. 항적(traffic) : 분리조치를 협의할 목적으로 다른 관제사에게 항공기의 식별을 제공하기 위하여 사용되는 용어.

TRAFFIC은 통상 다음의 경우에 발부된다.

- 1) 레이더 이양 또는 Point Out에 대한 응답시.
- 2) 레이더 이양 또는 Point Out을 기대할 시.
- 3) 항공기 관제를 위한 요청과 관련.

바. Traffic Observed : 항적이 식별되고 발부된 제한사항이 이해되고 이를 준수한다는 사실을 항적 제한사항을 발부한 관제사에게 통보하기 위하여 사용되는 용어.

5-4-3 방 법(Methods)

가. 다음 방법 중 적어도 한 가지 방법에 의하여 항공기의 레이더 식별을 이양한다.

- 1) 인수관제사의 전시기에 나타난 표적을 물리적인 방법으로 지적한다.
- 2) 지상 음성통신을 사용한다.
- 3) 자동장치를 사용한다.
- 4) 터미널(Terminal) : 운영내규에 별도의 절차가 수립된 경우 접근관제소와 관제탑 간 자료 이양을 위하여 “Modify” 또는 “Quick Look” 장치를 사용할 수 있다. 국지관제사는 관제탑 레이더 전시기의 레이더자료 자동처리시스템(ARTS)/표준 국지자동 대체시스템(STARS) 자료가 사용에 적합한지의 여부를 결정할 책임이 있다.

참고 : FAAO 7210.3 11-2-4 ARTS Modify와 Quick Look 기능의 사용

FAAO 7210.3 11-8-4 Stars/Quick Look 기능의 사용

나. “Handoff” , “Point-out” 을 하거나 “traffic restriction” 사항들을 발부할 때는 다음 순서에 따라 인수관제사에게 정보를 통보하여야 한다.

- 1) 픽스(Fix), 지도표시(map symbol) 또는 인수/인계 관제사의 양쪽 스코프에 인지되고 전시된 레이더 표적에 대한 상대적인 표적의 위치. 해당 표적과 연관된 항적자료군(full data block)이 인수관제사의 레이더 전시기에 전시되는 경우, 표적 위치를 전달 시 참조지점으로부터 마일 단위 거리는 생략할 수 있다.

예 : “Point Out, Southwest of Osan VOR...”

- 2) 다음과 같은 항공기 식별

가) 항공기 호출부호

나) 인수/인계 관제사 간 상호 동의 시 시설내에서 Point-Out 할 때, 항공기 discrete 비컨코드

주기 : 항공기 식별과 같은 Discrete 비컨코드를 이용 한 Point-Out의 허가는 동의를 의미 한다.

- 3) 배정고도, 적절한 제한사항 및 항공기 상승 또는 강하 정보(단, 시설간/시설내 규정에 의거 고도정보가 인수관제사에 의하여 알려지게 되는 경우는 제외)

주기 : 표적을 물리적으로 지적하여 이양할 때는 항공기의 위치를 언급할 필요가 없다.

관제용어 : HAND OFF/POINT-OUT/TRAFFIC (항공기위치) (항공기 호출부호), 또는

(Point-Out 경우 Discrete 비컨코드) (적절하다면 고도, 제한사항 및 다른 관련정보).

다. 인수관제사는 “Handoff” , “Point-out” 또는 교통제한사항을 받은 경우 인계 관제사에게 다음과 같이 응답 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) (제한사항, 필요시) RADAR CONTACT, 또는

(항공기 호출부호 또는 Discrete 비컨코드) (제한사항, 필요시)
POINT-OUT APPROVED,
또는
TRAFFIC OBSERVED,
또는
UNABLE (필요시, 적절한 정보).

라. 이 절에서 정한 방법으로 확인 후에도 표적식별이 의심스러운 경우 5-3-5 “의심스러운 식별”의 절차를 적용 한다.

참고 : 5-2-17 Mode C 고도관독의 정확성

5-4-4 항 적(Traffic)

가. 분리를 협의하기 위하여 “TRAFFIC” 용어를 사용할 때에, TRAFFIC을 발부하는 관제사는 적절한 제한사항을 발부하여야 한다.

나. 제한사항들을 수용하는 관제사는 관련된 항공기간에 인가된 분리가 유지되도록 확인할 책임이 있다.

5-4-5 인계 관제사의 관제권 이양(Transferring Controller Hand-Off)

인계 관제사는

가. 인수관제사에게 위임된 공역에 항공기가 진입하기 전에 레이더 이양을 완료하여야 한다.

참고 : 2-1-14 공역 사용 협조

2-1-15 관제이양

5-4-6 인수관제사의 관제권 인수

나. 합의서 또는 운영내규에 명시되어 있지 않는 한, 이양이 최초로 시작되는 동안 또는 이양을 받아들인 후 항공기의 비행로, 고도 또는 자료란 정보를 변경하기 전에 인수관제사의 허가를 구두로 획득하여야 한다.

주기 : 항공교통센터에서 잠정고도 통보능력이 있는 호스트(HOST) 소프트웨어를 사용할 경우, 관련 시설들과 합의서상에 이러한 절차의 사용을 위한 특수 운영절차를 포함시켜야 한다.

다. 통신을 이양하기 전에 다음의 사항을 확인하여야 한다.

- 1) 인접공역에 대한 잠재적 침범 가능성 및 관할 공역내의 항공기 간 충돌가능성을 해소하여야 한다.
- 2) 5-4-6 “인수관제사의 관제권 인수”에 의거 협의가 인수관제사의 책임이고 합의서 또는 운영내규에 별도로 명시되지 않은 경우를 제외하고, 인수관제사의 관할 구역 내로 항공기가 진입하기 전에 항공기가 통과할 관할구역의 모든 관제사와 필요한 협의를 완료하여야 한다.
- 3) 분리를 취하기 위하여 발부되는 제한사항을 인수관제사에게 전달한다.

라. 통신이 이양된 후에 상기 “다” “1)” 및 “2)”의 요구사항을 지속적으로 적용한다.

마. 특별히 협의하지 않는 한 인수관제사에 의하여 발부된 제한사항을 따라야 한다.

바. 2-1-17 “무선통신 이양” “가” 및 “나” 에 따라 가능한 한 레이더 식별의 이양이 받아들여졌을 때, 통신을 이양한다.

주기 : 레이더 식별 이양을 위하여 레이더자료 자동처리시스템(ARTS)/표준 국지자동 대체시스템(STARS) “Modify/ Quick Look” 기능을 사용하기 전에 통신이양지점이 명시된 운영내규가 필요하다.

사. 합의서 또는 운영내규에 명시되어 있지 않는 한, 자료란(data block) 또는 비행 진행스트립(strip)에 기록되어 있지 않는 다음의 정보를 인수관제사에게 통보하여야 한다.

- 1) 배정된 비행기수(heading)
- 2) 속도 제한사항
- 3) 발부된 고도정보
- 4) 최종 경로 허가로부터 이탈 또는 관찰된 항적
- 5) 통상적으로 사용되는 것보다 다르거나 사전협의를 되었다면 비컨코드
- 6) 기타 다른 관련 정보

아. 자료란(data block)이 해당 표적과 적절하게 연관되어 있는가를 확인하여야 한다.

자. 모자이크 레이더자료처리(RDP) 모드에서 단일센서시스템(single-sensor systems) 또는 다중센서시스템(multisensor systems)을 이용하여 시설내부 간 관제이양을 하는 경우를 제외하고 자동관제이양기능을 이용할 때 일차표적 또는 Non-discrete 표적의 위치확인을 위하여 구두로 협의 하여야 한다.

차. 자료란(data block)에 CST 또는 유사한 의미의 문자가 전시 될 때, 항적을 관제 이양하기 전에 구두로 협의하여야 한다.

카. 항공기가 항공교통관제기관에서 설정한 사용 가능한 항행안전시설의 유효거리를 초과하는 직선 비행로 상에 있을 때, 레이더 감시가 필요하다고 인수관제사에게 통보하여야 한다.

타. 항공기의 관제이양 전에 관할 책임구역 내의 타 항공기로부터 분리를 유지시키기 위하여 필요한 제한사항을 인수관제사에게 발부하여야 한다.

파. 인수관제사가 구두로 인수를 승인하거나 자동이양을 승인할 때, 이양된 표적이 인수관제사의 화면에서 식별된 것으로 간주한다.

하. 합의서 또는 운영내규에 별도로 명시하지 않는 한, 인수관제사가 레이더식별 이양 수락 전에 지연을 통보한 경우, 관할구역의 수직경계선을 경유하여 항공기가 상승·강하 시, 인계관제사의 지연에 영향을 받는 관할구역 내의 관련 관제사와 협조하여야 한다.

5-4-6 인수관제사의 관제권 인수(Receiving Controller Hand-Off)

인수관제사는

가. 표적의 위치가 인계관제사에 의하여 제공된 위치와 서로 일치하는지 또는 레이더 이양을 수락하기 전에 자동자료란(automated data block)과 이양될 표적 간 적절한 연관이 있는가를 확인하여야 한다.

참고 : 2-1-14 공역 사용협조

2-1-15 관제이양

5-4-5 인계관제사의 관제권 이양

나. 레이더 이양을 수락하기 전에, 관할 책임구역에 안전하게 진입할 항공기를 위하여 필요한 제한사항을 발부하여야 한다.

다. 별도 협의되지 않는 한, 인계관제사가 발부한 제한사항을 준수하여야 한다.

라. 타 관제사의 관할 구역 내 항공기의 비행기수, 비행로, 속도, 고도 및 비컨코드 변경 관제지시를 직접 발부하기 전에, 합의서 또는 운영내규에 별도로 명시하지 않는 한, 이러한 지시의 영향을 받는 아래에 명시된 관할구역의 관제사와 협의 하여야 한다.

주기 : 항공교통센터에서 잠정고도 통보능력이 있는 호스트(HOST) 소프트웨어를 사용하는 경우, 관련 시설들 간의 합의서에 절차의 사용을 위한 특수운영 절차를 포함시켜야 한다.

1) 관제지시가 발부될 관할구역의 관제사

2) 항공기가 통과하게 될 관할구역의 관련 관제사

마. 타 관제사로부터 레이더 이양을 받은 후, 항공기의 위치를 조연함으로써 일차 항적의 레이더 식별을 확인하여야 하며, 또한 레이더 이양 중에 다음 중 한 가지가 조치된 경우 외에는, 코드 변경, IDENT에 의한 응답 또는 “stand-by” squawk을 관찰 함으로써 레이더 식별을 확인하여야 한다. 접근관제시설이 지정한 공역 내에서 레이더 분리제공 책임을 위임받은 관제탑 및 GCA에는 이 절차를 적용하지 아니하며 또한 레이더 이양 전에 순서부여(sequencing) 또는 위치결정에 의한 식별이 확인된 항공기에게는 동 절차를 적용하지 아니 한다.

참고 : 5-9-5 접근분리책임

바. 적절한 장비를 사용할 때, 다음 중 한 가지 이상이 해당되는 경우, Discrete 비컨표적의 식별이 확인된 것으로 간주 한다.

1) 이양되고 있는 표적과 관련된 자료란(data block)이 컴퓨터가 배정한 Discrete 비컨코드를 지시할 때

2) 자료란(data block)에 전시된 Discrete 비컨코드가 삭제된 것이 관찰될 때

주기 : 항공기에 의하여 만들어진 Discrete 비컨코드와 컴퓨터가 배정한 비컨 코드가 서로 일치하지 않을 때, 이 배정된 코드는 자료란(data block)에 전시되게 된다. 항공기가 배정된 개별코드로 변경할 때, 자료란(data block)의 코드는 사라지게 된다. 이 경우에 자료란(data block)의 코드 삭제 관찰은 확인조건을 충족하게 된다.

3) 항공기에게 Squawk 작동을 지시하였거나 항공기가 Squawk 작동을 보고한 Discrete 비컨코드 숫자전시를 관찰한 때

사. 자료란(data block)에 “CST”와 같은 이와 유사한 의미의 문자가 전시되는 항 적에 대한 관제권 인수를 수락하기 전에 구두 협의 하여야 한다.

1) 자동화 시설 간 이양조치가 시작되고 항적자료군(Full Data Block)에 “AMB” 또는 “AM”과 같은 문자가 전시될 때, 컴퓨터에 의하여 표시된 위치 와 관제사의 ARTS/PIDP/STARS에 의하여 표시된 위치 간의 불일치 현상을 인계 기관에 통보하여야 한다.

2) 자동화 시설 간 이양조치가 시작되고 항적자료군(Full Data Block) “NAT”, “NT” 또는 “TU” 문자가 전시될 때, 컴퓨터에 의하여 표시된 위치와 실제 표적의 위치 사이에 불일치 현상이 존재한다면 인계 기관에 통보하여야 한다.

아. 합의서 또는 운영내규에 명시되어 있지 않는 한, 인계 관제사로부터 레이더 식별 이양을 수용하기 전에, 인계 관제사 관할구역의 수직한계선을 통과하여 항공기의 상승 또는 강하를 지연시킬 것임을 조언한다.

주기 : 항공교통센터에서 잠정고도 통보능력이 있는 호스트(HOST) 소프트웨어를 사용할 경우, 관련 시설과 합의서에 이러한 절차의 사용을 위한 특별한 영절차를 포함시켜야 한다.

자. 레이더 식별을 이양 받은 후, 인계 관제사 관할구역 내의 수직한계선을 통해 항공기의 상승, 강하를 지연시킬 것을 결정한 경우, 인계 관제사에게 가능한 빨리 그 결심을 통보한다. 합의서 또는 운영내규에 명시되지 않는 한, 인수관제사는 지연의 영향을 받는 관할구역의 관련 관제사와 필요한 협의가 완료되었는지 확인하여야 할 책임이 있다.

주기 : 항공교통센터에서 잠정고도 통보능력이 있는 호스트 (HOST)소프트웨어를 사용할 경우, 관련 시설과 합의서에 당해 절차의 사용을 위한 특수운영 절차를 포함시켜야 한다.

5-4-7 POINT-OUT

가. 인계 관제사

1) 인수관제사의 위임된 공역에 항공기 진입을 허가하기 전에 구두허가를 득하여야 한다. 터미널(Terminal) : 적절한 자동화 소프트웨어가 운용되고 (자동 point out 기능), 운영내규/합의서(LOA)에 절차를 명시한 경우, 구두허가 대신에 자동 허가를 사용할 수 있다.

2) Point-Out이 승인된 후 항공기의 비행로, 고도 또는 자료란(data block) 정보를 변경하기 전에 인수관제사의 허가를 득하여야 한다.

주기 : 항공교통센터에서 잠정고도 통보능력이 있는 호스트(HOST) 소프트웨어를 사용할 경우, 관련 시설과 합의서에 동 절차의 사용을 위한 특수운영절차를 포함시켜야 한다.

3) 별도로 협의하지 않는 한, 인수관제사가 통보한 제한사항을 준수하여야 한다.

4) 인수관제사가 동의하지 않거나 합의서에 명시하지 않는 한, 비행자료의 수정 사항 및 협의내용을 포함하여 계속되는 레이더 이양 및 통신이양의 책임이 있다.

나. 인수관제사

1) Point-Out을 승인하기 전에 표적의 위치가 인계 관제사에 의하여 제공된 위치와 일치 하는지 또는 컴퓨터 자료란(data block)과 이양될 표적 간 연관성을 확인하여야 한다.

2) Point-Out 중인 항공기와 분리책임을 가진 타 항공기간의 분리를 유지하여야 할 책임이 있다.

3) 관할 책임구역 내의 타 항공기와 분리를 위하여 필요한 제한사항을 발부하여야 한다.

5-4-8 자동 정보 이양(Automated Information Transfer)

다음 조건하에서는 구두 협의 없이, 레이더 관제이양 및/또는 고도 통제(altitude control)를 할 수 있다.

가. 레이더 관제이양 하는 동안

나. 항적자료군(full data block)내에 전시되는 정보를 통해,

다. 5-4-9 “시설간 자동 정보이양”에 명시된 경우를 제외하고, 동일시설 내에서
라. 운영내규에 명시된 자동 정보이양을 위한 절차를 따르고 있을 때

5-4-9 시설간 자동 정보이양

(Inter-facility Automated Information Transfer)

ENROUTE : 다음의 경우, 구두 협의 없이 레이더 식별을 이양 할 수 있다.

가. 레이더 관제이양 중

나. 항적자료군(full data block)에 전시되는 정보를 통해

다. 항공기가 배정된 고도로 수평 비행시

라. 인수관제시설 내의 첫째 섹터(sector)에서 만이 절차를 이용할 때

마. 합의서 및 운영내규에 의한 자동정보 이양절차를 따를 때

제 5 절 레이더 분리 (Radar Separation)

5-5-1 적 용(Application)

가. FL450 이하의 임의 비행경로 상에서 비행하는 모든 RNAV 항공기에게 레이더 분리를 제공하여야 한다.

나. 레이더 분리는 다음의 항공기간 적용한다.

- 1) 레이더 식별이 된 항공기간
- 2) 이륙하는 항공기가 이륙활주로 종단 1마일 이내에서 레이더 식별이 될 때, 이륙 항공기와 다른 레이더 식별된 항공기간
- 3) 레이더 식별된 항공기와 레이더 식별이 되지 않은 항공기 중, 어느 한 쪽의 항공기가 타 항공기의 고도를 통과하여 상승/강하하도록 허가되고, 다음의 경우, 레이더 식별된 항공기와 레이더 식별 되지 않은 항공기 간
 - 가) 레이더 시스템의 성능이 적합하고, 최소한 레이더 분리가 적용되는 공역 내에서 사용 중인 전시기에 일차 레이더 표적 또는 Full Digital Radar Primary Symbol이 전시되는 경우
 - 나) 분리가 적용되는 지역에서 일차표적/Full Digital Radar Primary Symbol로 시현되는 레이더 식별 되지 않은 항공기의 비행자료
 - 다) 레이더 분리가 적용되는 공역이 레이더 가장자리로부터 최소한 다음의 거리 이상일 경우
 - (1) 안테나로부터 40마일 미만일 때 - 6마일
 - (2) 안테나로부터 40마일 이상일 때 - 10마일
 - 라) 레이더 식별 되지 않은 항공기로부터 비레이더 분리가 취해질 때까지, 레이더 식별된 항공기와 관측된 모든 1차/Full Digital Radar Primary Symbol 및 2차 레이더 표적 간에 레이더 분리가 유지될 경우
 - 마) 관련 항공기들이 동일한 기수방향(relative heading)을 유지하고 있을 때, 레이더 식별된 항공기에게 상승·강하허가를 발부하기 앞서서 표적(Target)이 상호 겹치지 않도록 미식별된 항공기 비행로로부터 충분한 거리로 레이더 유도 하는 경우

참고 : 4-1-2 예외사항

4-4-1 비행로의 사용

5-3-1 적용

5-5-8 편대비행을 위한 추가 분리

5-9-5 접근분리책임

5-5-2 표적 분리(Target Separation)

레이더 분리는

가. 일차 레이더 표적의 중심과 중심 간에 적용하여야 하나, 일차표적이 다른 일차표적 또는 비컨 통제선(beacon control slashes)과 맞닿지 않도록 하여야 한다.

나. 비컨 통제선의 끝과 끝간

주기 : TPX-42 장비가 설치된 곳에서는, 비컨 통제선을 스코프 상에 나타내기 위하여 “Bracket Video” 장치를 동작시켜야 한다.

다. 비컨 통제선의 끝과 일차표적의 중심간

라. 모든 디지털(digital) 전시기 : 디지털화 된 표적(digitized targets)의 중심과 중심간에 적용하여야 하며 표적이 서로 맞닿지 않도록 하여야 한다.

참고 : 5-9-7 동시 독립 ILS 접근 - 이종 및 삼중

5-5-3 표적 분해(Target Resolution)

가. 연관된 레이더 표적 또는 디지털화된 표적(digitized targets)이 맞닿지 않도록 하는 조치

나. 이 절차가 적용될 때, 교통정보 및 안전경보를 반드시 발부하여야 한다.

주기 : 이 절차는 모자이크 레이더 시스템을 이용하여 제공하여서는 안 된다.

다. 표적분해(target resolution)은 다음과 같이 적용한다.

- 1) 일차표적의 끝간 또는 디지털화(digitized)된 일차표적의 끝 간
- 2) 비컨통제선(beacon control slash)의 끝과 일차표적의 끝 또는 디지털화된 일차표적 끝 간
- 3) 두 비컨통제선(beacon control slash)의 끝 간

5-5-4 최저치(Minima)

다음 최저치에 따라 항공기를 분리한다.

주기 : 항적난기류(Wake Turbulence) 절차는 난기류(Turbulence)의 영향으로 인하여 일정한 항공기의 범주에 따라서 증가된 분리 최저치가 필요함을 명시하고 있다.

가. Full Digital 터미널(Terminal) 레이더 시스템

주기 : 단일 센서 장거리 레이더 모드를 포함한다.

- 1) 안테나로부터 40마일 미만일 때 - 3 마일
- 2) 안테나로부터 40마일 이상일 때 - 5 마일

나. M-EARTS Mosaic Mode, Terminal Mosaic/Multi-sensor Mode

주기 : 모자이크 모드는 레이더 소트박스(Sort Boxes)로 구성된 모자이크 그리드(Grid)를 이용하여 단일 영상에 2개 내지 16개의 레이더 싸이트(site)로부터 입력되는 레이더 자료를 결합시킨다.

- 1) FL600 미만 - 5 마일
- 2) FL600 이상 - 10 마일
- 3) 다음의 모든 조건을 충족시키는 지역에서는 운영내규에 3마일로 명시할 수 있다.
 - 가) 레이더 싸이트(site)가 단일센서 환경으로 설정되었을 때
 - 나) 현저한 운영상 이점이 있을 때
 - 다) 안테나로부터 40마일 이내
 - 라) FL140 미만의 고도에서

마) 명확하게 분리가 적용되는 지역을 운영내규로 한정할 때

참고 : *FAAO 7210.3 8-2-1 Single Site Coverage Stage A Operations*
FAAO 7210.3 11-8-15 Single Site Coverage ATTS operations

4) 터미널(Terminal) 관제에서 항공로 관제로 전환될 때, 다음의 경우 3마일에서 5마일 이상으로 증가된 종적분리를 적용하여야 한다.

가) 항공기가 분기된 비행로/진로 상에 있을 때

나) 선행 항공기가 뒤따르는 항공기보다 빠르게 유지될 경우

다) 분리가 계속적으로 증가하고 항공교통센터(ACC) 첫 섹터(sector)에서 5마일을 설정하거나 섹터(sector)를 출발하기 전에 적절한 형태의 분리가 설정된 경우

라) 절차가 해당 시설 간 합의서에 명시된 경우와 특정 비행로 또는 섹터(sector)/관제석으로 한정된 경우

다. MEARTS Mosaic Mode

주기 1 : 센서모드는 단일 사이트(site)의 레이더 입력으로 정보가 전시된다.

주기 2 : 각각의 PVD/MDM에서 MEARTS 모자이크 모드를 MEARTS 센서 모드로 전환시키는 절차는 운영내규에 따른다.

1) 안테나로부터 40마일 미만일 때 - 3 마일

2) 안테나로부터 40마일 이상일 때 - 5 마일

항적난기류(Wake Turbulence) 적용

라. 정 후방에 있거나 정 후방에 있으면서 1,000 피트 미만의 고도를 유지하는 항공기 및 계기접근 항공기를 뒤따르는 항공기에게 다음 분리를 적용하여야 한다.

주기 : 평행 활주로간의 간격이 2,500피트(760미터) 미만일 경우에는 항적난기류(Wake Turbulence) 가능성으로 인하여 단일 활주로로 간주 한다.

1) 대형기(H) 뒤의 대형기(H) : 4마일

2) B-757 뒤의 중형기(M)/대형기(H) : 4마일

3) B-757 뒤의 소형기(L) : 5마일

4) 대형기(H) 뒤의 소형기(L)/중형기(M) : 5마일 (그림 5-5-1, 5-5-2 참고)

그림 5-5-1 항공기 분리

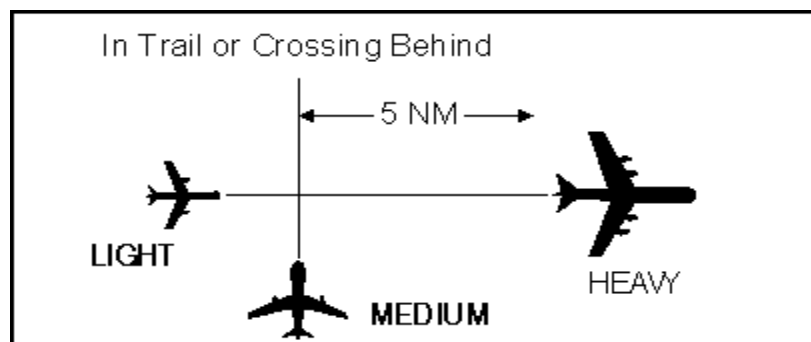
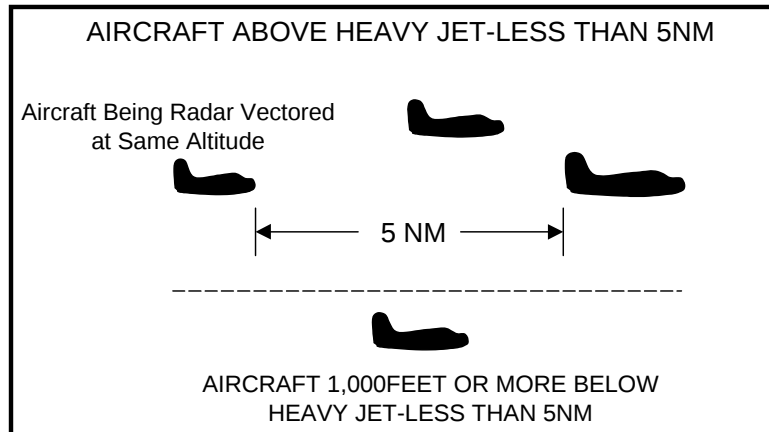


그림 5-5-2 항공기 분리



항적난기류(Wake Turbulence) 적용

마. 터미널(Terminal) : 위 “라” 에 부가하여 동일 활주로에 착륙 또는 Touch And Go, Stop And Go, Low Approach 하는 항공기 뒤의 다른 항공기간에 선행항공기가 착륙활주로 시단에 도착할 때, 다음의 최저치를 적용하여야 한다.

주기 : 평행 활주로간의 간격이 2,500피트(760미터) 미만일 경우에는 항적난기류 (Wake Turbulence) 가능성으로 인하여 단일 활주로로 간주하여야 한다.

- 1) 중형기(M) 뒤의 소형기(L) : 4 마일
- 2) B757 뒤의 소형기(L) : 5 마일
- 3) 대형기(H) 뒤의 소형기(L) : 6 마일

바. 터미널(Terminal) : 단일 센서 빔변거리 모드(slant range mode)로 운영 중이며, 항공기가 안테나로부터 40마일 내에 있고, 다음의 기준을 모두 충족할 때, 착륙 활주로로부터 10마일 안쪽 최종접근로상의 항공기간에는 2.5 마일 분리를 허가할 수 있다.

- 1) 선행항공기의 중량등급(weight class)이 뒤따르는 항공기의 중량등급 이하일 때
- 2) 대형기와 B-757은 뒤따르는 항공기일 때만 분리치 축소적용을 허가할 수 있다.
- 3) 활주로 평균점유시간이 50초 이하로 문서화 된 경우
- 4) 공인된 관제탑 레이더 전시기(CTRD)를 운영중이며 동 전시기가 순간 참고용으로 힐끗 보기위하여 사용될 때

참고 : 3-1-9 관제탑 레이더 전시기의 이용

- 5) 활주로 제동상태가 “GOOD” 으로 보고되고, 슬러쉬(slush) · 눈 · 얼음 등의 현상이 활주로 점유시간에 영향을 미치지 않을 때
- 6) 적절한 방위 및 거리 분석(resolution) 및 자료 갱신시간이 5초 이하인 레이더 시스템이 적합한 레이더전시기와 조합되어 사용될 때
- 7) 관제탑 관제사가 육안 또는 ASDE · SMGCS(Surface Movement Guidance and Control System)를 이용하여 사용활주로의 관련된 입 · 출항 유도도에 대한 확인이 가능할 때

- 8) 항공기 접근속도를 관제사가 지속적으로 확인이 가능하고, 분리치가 최소치 미만으로 축소되지 않도록 조정이 가능 할 때
- 9) 최종접근로에서 축소분리가 적용 될 때, 신속한 방법으로 활주로를 개방의 필요성이 항공기 운영자 및 조종사에게 인식되었을 때
- 10) 축소분리 적용 절차가 항공정보간행물(AIP) 혹은 군 비행정보간행물(FLIP)에 등재되었을 때

참고 : 2-1-19 항적난기류(Wake Turbulence)

3-9-6 동일활주로상 분리

5-5-7 통과 또는 분산

5-5-9 장애물로부터 분리

5-8-3 연속 또는 동시출발

5-9-5 접근분리책임

7-6-7 순서배열

7-8-3 분리

FAAO 7210.3 10-4-7 최종접근로상에서의 축소된 분리

ICAO DOC 4444 8.7.4.2

사. 레이더 분리 최저치는 레이더 위치부호, 1차 레이더 표적 또는 2차 감시레이더 표적의 중심과 관련한 항공기 위치를 정확히 식별해 낼 수 있는 특정 레이더 시스템 또는 감지기의 성능에 따라, 레이더 싸이트(site)로부터의 항공기 거리와 같은 레이더 정보의 정확성에 영향을 주는 요소를 고려하여 관련 항공교통업무당국이 결정하여야 한다.

참고 : ICAO DOC 4444 8.7.4.3

5-5-5 수직분리 적용(Vertical Application)

횡적으로 분리되지 않는 항공기는, 다음 중 한 가지 방법을 사용하여 수직분리 할 수 있다.
가. 유효한 Mode C 고도정보가 감시되고, 적용 가능한 분리 최저치가 항상 유지된다면 항공기에게 고도를 배정하여야 한다.

참고 : 4-5-1 수직분리 기준

5-2-17 Mode C 고도판독의 정확성

7-9-4 분리

나. 먼저 상승/강하 허가가 발부된 고도를 비행하는 항공기가 그 고도를 떠났다고 보고하거나 떠나는 것이 확인된 이후에만(유효한 Mode “C”) 항공기에게 그 고도를 배정한다.

주기 1 : 알려진 항공기 기동특성을 고려하여야 한다. 조종사에 의하여 제공되었거나 Mode C에 의하여 탐지된 정보에 의하면, 4-5-7 “고도정보” “나” 에 의한 상승률/강하율과 일치하지는 않는다.

주기 2 : 4-5-1 “수직분리기준” , 7-8-3 “분리” 또는 7-9-4 “분리” 에 의한 분리최저치는 “나” 의 적용으로 항상 유지되지 않을 가능성이 있다. 그러나 이 절차의 정확한 적용은 두 번째의 항공기에게 고도를 배정

하기 전에 첫 번째 항공기가 그 고도를 이미 떠난 것을 확인함으로써
항공기의 안전한 분리를 취한다. 관제사 판단으로 상승 또는 강하율
제한이 필요한 경우, 제한할 수 있다.

참고 : 2-1-3 절차상 우선순위

4-5-1 수직분리기준

5-2-17 Mode C 고도판독의 정확성

6-6-1 적용

5-5-6 예외사항(Exceptions)

가. 순항 비행중인 항공기, Contact Approach 중인 항공기 또는 5-15-4 “시스템 운영
요건” “마” 에 의한 항공기에게는 수직분리를 취하기 위한 Mode “C” 를 사용
하여서는 안 된다.

참고 : 6-6-2 예외사항

7-4-6 CONTACT APPROACH

용어의 정의 - CRUISE

나. 다음의 경우, 먼저 고도를 배정받은 항공기가 적절한 최저치에 의하여 다른 항공기
로부터 분리된 다른 고도에서 관측되었거나 통과 후에 항공기에게 당해 고도를
배정하여야 한다.

1) 심한 난기류(Turbulence)가 보고되었을 때

2) 군용항공기가 공중급유중일 때

참고 : 9-3-11 군용항공기 공중급유

3) 먼저 당해 고도를 비행하고 있는 항공기에게 조종사 임의로 상승/강하 지시가
발부되었을 때

5-5-7 통과 또는 분산(Passing Or Diverging)

가. 터미널(Terminal) : 다음의 조건이 충족되는 경우, 항공기 간 수직분리는 계속
유지할 필요가 없다.

1) 반대/상반된 진로상에 있는 두 항공기가 상호 통과했거나 항공기가 동일 또는
횡단하는 진로상에 있으며, 한 항공기가 다른 항공기의 예정된 비행로를 가로
질러 지나갔음을 관측하였으며 두 항공기간 진로가 최소한 15° 이상 분산될 때

2) 두 항공기의 1차 표적, 비컨통제선 또는 Full Digital Terminal System의 일차
또는 비컨표적 간 상호 닿지 않도록 확인하기 위하여 항적이 감시될 때

참고 : 1-2-2 진로의 정의

나. ENROUTE : 1-2-2 “진로의 정의” 및 다음의 경우, 항공기가 상호 반대 진로
상에 있을 때, 항공기 간 수직분리는 계속 유지할 필요는 없다.

1) 관련된 두 항공기와 통신이 유지될 때

2) 한 항공기의 조종사에게 다른 항공기의 위치, 방향, 항공기형을 포함한 정보를
통보하였을 때

- 3) 한 항공기 조종사가 다른 항공기를 확인하였고, 그 항공기가 통과하였다고 보고한 때
- 4) 상호간 레이더 표적이 교차되었음이 관측될 때
- 5) 두 항공기중 한 항공기가 대형기/B757이라고 조종사에게 조연하였을 때
- 6) 수직분리가 더 이상 필요치 않은 경우에도, 대형기/B757 후방을 비행할 때, 5-5-4 “최저치” “라” 및 “마”의 기준을 적용하여야 한다.

예 : “Traffic, twelve o'clock, Boeing Seven Twenty Seven, opposite direction. Do you have it in sight?”

(육안확인 하였다고 응답한 경우)

“Report passing the traffic.”

(조종사가 항적이 통과하였다고 보고하고, 레이더 표적으로 항적이 통과된 것이 확인될 때, 적절한 관제지시를 발부한다.)

5-5-8 편대비행을 위한 추가분리

(Additional Separation For Formation Flights)

편대항공기와 선두항공기 사이의 허용된 거리 때문에 한 편대는 주변의 다른 항공기, 인접구역 또는 장애물로부터 적당한 분리를 취하기 위하여 추가분리가 필요하다. 편대비행을 위한 추가분리는 다음과 같다.

가. 표준 편대비행 항공기와 타 항공기간에는 해당 레이더 분리 최저치에 1마일을 추가하여 분리한다.

참고 : 2-1-13 편대비행

5-5-1 적용

용어의 정의 - 편대비행

나. 두 표준 편대비행 항공기간에는 해당 레이더 분리 최저치에 2마일을 추가한다.

다. 비표준 편대비행 항공기에는 비표준 편대를 에워싸는 구역주위 또는 비표준 편대 비행의 가장 외곽 항공기에게 적절한 분리 최저치를 적용하여 분리한다.

라. 비표준 편대비행 항공기와 타 항공기간의 분리를 위하여 필요시 편대내의 각 항공기에게 또는 편대의 선두 및 후미 항공기에게 적절한 비컨코드를 배정하여야 한다.

주기 : 5-5-8 “편대비행을 위한 추가분리”에 의한 추가분리는, 편대가 대형 항공기 뒤를 따를 경우, 편대비행 항공기중 선행 항공기(항적난기류(Wake Turbulence) 분리가 적용되는)보다 더 가까이 대형 항공기에게 접근하지 않기 때문에, 항적난기류(Wake Turbulence) 분리기준에는 통상적으로 추가 되지 않는다.

참고 : 9-3-11 군용항공기 공중급유

5-5-9 장애물로부터 분리(Separation Form Obstructions)

가. 항공로 관제 레이더를 제외하고, 레이더 스코프상에 나타나는(Video/Geo Map에

나타난 것, Map Overlay에 나타나거나 고정적인 방향으로 전시된) 현저한 장애물로 부터 항공기를 다음과 같이 분리 한다.

- 1) 안테나로부터 40마일 미만일 때 - 3마일
- 2) 안테나로부터 40마일 이상일 때 - 5마일

나. 항공로 관제 레이더를 제외하고, 고정적인 방향으로 전시되는 현저한 장애물 상공에 있는 항공기의 수직분리는 항공기가 해당 장애물을 통과한 후에는 계속 유지할 필요는 없다.

다. 항공로 관제 레이더는 5-5-4 “최저치” “나” “1)” 에 의한 레이더 분리 최저치를 적용하여야 한다.

5-5-10 인접공역(Adjacent Airspace)

가. 관련 관제사간 협의되지 않은 경우, 레이더 관제를 받는 항공기는 레이더 분리가 적용되는 인접공역 경계선으로부터 다음 최소 간격 이상으로 분리를 취하여야 한다.

참고 : 2-1-14 공역 사용 협조

- 1) 안테나로부터 40마일 미만일 때 - 1 1/2마일
- 2) 안테나로부터 40마일 이상일 때 - 2 1/2마일
- 3) 항공로 관제 레이더 :

가) FL600 미만 - 2 1/2마일

나) FL600 이상 - 5마일

나. 레이더 관제를 받는 항공기들은 레이더 분리를 적용하지 않는 인접 공역 경계선 으로부터 다음 최소 간격 이상의 분리를 취하여야 한다.

- 1) 안테나로부터 40마일 미만일 때 - 3마일
 - 2) 안테나로부터 40마일 이상일 때 - 5마일
 - 3) 항공로 관제 레이더
- 가) FL600 미만 - 5마일
- 나) FL600 이상 - 10마일

다. 위 “가” 및 “나” 의 기준은 B 등급 또는 C 등급업무가 제공되는 공역 내에서 비행하는 시계비행(VFR) 항공기에게는 적용되지 않으며, 이 절차 적용시 항공기 표적이 인접 공역 경계선에 닿지 않도록 하여야 된다.

라. 다른 항공교통관제기관 관할하에 있는 B등급, C 등급 또는 D 등급 공역으로 접근하는 시계비행(VFR) 항공기는 레이더 관제이양을 하거나 B, C 등급 또는 D 등급 공역으로부터의 위치 및 진입할 공역의 관제주파수를 통보하고 레이더 업무의 종료를 조언하여야만 한다. 이러한 조치는 조종사가 공역을 회피하거나 또는 관련공역을 진입하기 전에 항공교통관제 허가를 요구하기 위한 충분한 시간을 가지고 이루어져야 한다.

5-5-11 스코프 가장자리(Edge Of Scope)

레이더 스코프/전시화면의 가장자리에 나타나는 어떤 항공기의 고도를 통과하여 상승/강하하는 레이더 관제를 받는 항공기를 비 레이더 분리가 취해질 때까지 다음의 최저치 이상으로 분리 한다.

가. 안테나로부터 40마일 미만이라면 - 스코프 가장자리로부터 3마일

나. 안테나로부터 40마일 이상이라면 - 스코프 가장자리로부터 5마일

다. 항공로 관제 레이더

1) FL600 미만 - 5마일

2) FL600 이상 - 10마일

5-5-12 비컨표적 이격허용치(Beacon Target Displacement)

일차 표적, 인접 구역, 장애물로부터 비컨표적을 적절히 분리하기 위하여, 이미 설정되어 있는 비컨표적이 이격되어 전시될 경우, 그에 따른 이격 허용치로써 해당 최소 간격에 1마일을 가산하여야 한다. 비컨표적 이격의 최대 허용범위는 1/2 마일이다.

참고 : *FAAO 7210.3 3-7-4 Mode 3/A 레이더 비컨코드 감시*

5-5-13 GPA 102/103 CORRECTION FACTOR[적용 유보]

제 6 절 레이더 유도(Vectoring)

5-6-1 적용(Application)

다음 경우의 항공기를 레이더 유도(Vector) 한다.

가. 관제구역(controlled airspace)내에서 비행하는 항공기에게 교통분리, 안전, 소음 감소 또는 운영상 이득이 있거나 조종사 요구시, 레이더 유도를 할 수 있다. 지역항법(RNAV)을 하는 항공기에게는 가능한 자체 항법비행을 허가한다.

나. G등급 구역내에서 비행하는 항공기에 대하여는 조종사 요구시, 일련의 부가업무(additional service)로서 레이더 유도를 한다.

다. 레이더 접근, 특별시계비행(SVFR), 시계비행(VFR), 또는 5-6-3 “최저고도 미만에서의 레이더 유도”에 의거하여 허가된 경우를 제외하고, 최저 레이더 유도 고도(MVA) 또는 최저계기비행고도(MIA) 이상에서 레이더 유도를 한다.

주기 : 항공교통관제기관이 고도 배정을 하지 않는 시계비행(VFR) 항공기는 어떤 고도에서든지 레이더 유도를 할 수 있다. 이 경우, 최저고도 준수 의무(항공법 제55조) 이행 책임은 조종사에게 있다.

참고 : 4-5-6 최저항공로고도

7-5-2 우선권 7-5-4 고도배정

14 CFR Section 91.119 Minimum Safe Altitude

라. 별도 협의하지 않은 한, 관할 구역 내에서 비행하는 항공기에 대하여 레이더유도를 한다.

마. 레이더 포착 범위 내에서 자체항법에 의한 비행을 하는 항공기에 대하여는 그들이 자체 항법으로 복귀를 돕기 위하여 레이더 유도 한다.

바. B, C, D 또는 E등급구역의 공항공통구역(surface area) 내에서 비행하는 특별 시계비행(SVFR) 항공기에게만 레이더 유도를 한다.

사. 시계비행(VFR) 항공기에 대하여는 특별 레이더 운영 계획이 수립 시행되고 있는 공항이거나 조종사 요구시, 관제사가 먼저 레이더 유도를 제안하고, 조종사가 제안을 받아들이는 경우에만 레이더 유도를 한다.

참고 : 4-4-1 비행로의 사용

7-2-1 시계(Visual) 분리

7-5-3 분리

7-6-1 적용

9-5-4 분리 최저치

FAAO 7210.3 11장 1절 터미널(Terminal) VFR Radar Services

5-6-2 레이더 유도 방법(Methods)

가. 다음과 같이 항공기를 레이더 유도 한다.

1) 선회방향, 필요시 비행 자침 기수방향

관제용어 : TURN LEFT/RIGHT HEADING (각도).

FLY HEADING (각도).

FLY PRESENT HEADING.

DEPART (픽스) HEADING (각도).

CONTINUE HEADING (three digits).

CONTINUE PRESENT HEADING.

LEAVE (특정지점) HEADING (three Digits).

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.1.3 “Vectoring Instructions”

2) 그룹 폼(group form) 형식의 선회각도 및 방향

관제용어 : TURN (선회하여야 할 각도의 량) DEGREES LEFT/RIGHT.

TURN LEFT/RIGHT (선회하여야 할 각도의 량) DEGREES [이유].

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.1.3 Vectoring Instructions

3) 자이로 고장시(No-Gyro)의 절차에 따라 레이더 유도를 하는 경우에는 레이더 유도 유형, 선회방향 및 선회 정지 시기를 지시한다.

관제용어 : THIS WILL BE A NO-GYRO VECTOR, TURN LEFT/RIGHT.

STOP TURN.

나. 레이더 유도를 시작할 때, 목적을 조종사에게 통보하여야 한다.

관제용어 : VECTOR TO (픽스 또는 항공로).

VECTOR TO INTERCEPT (항행안전시설의 명칭) (특정/해당) RADIAL.
VECTOR FOR SPACING.

레이더 유도 이유를 통보할 필요가 있을 때, 다음 용어를 사용한다.
DUE TRAFFIC.

FOR DELAY.

FOR DOWNWIND(BASE / FINAL).

참고 : ICAO DOC4444, 12.4.1.5 Manoeuvres

VECTOR TO FINAL-APPROACH COURSE,

또는 조종사가 접근형태를 알지 못한 경우,

VECTOR TO (접근 형태) FINAL APPROACH COURSE.

주기 : 최적의 레이더 유도 경로는 당시의 바람, 기상, 교통 상태, 조종사 요구, 소음감소, 인접 섹터(sectors)의 요구 조건 및 합의서와 같은 다양한 요인에 근거하여 결정한다.

다. 다음의 경우, 유지하여야 할 고도 및 필요한 고도 제한사항을 포함하여 레이더 유도 한다.

1) 항공기가 고도지시를 포함한 발부된 절차(계기접근, SID, FMSP 등)로부터 이탈하여 레이더 유도 할 때

2) 이미 발부된 허가에 통과제한 사항이 포함된 경우

참고 : 4-2-5 비행경로 또는 고도 정정

라. 필요시, 레이더 유도가 종료되었을 때, 예상되는 절차를 조종사에게 통보한다.

관제용어 : EXPECT TO RESUME (ROUTE, SID, STAR, FMSP 등).

주기 : 이전에 발부한 비행로 절차로 복귀가 예정된 경우, 조종사가 사실을 인지하고 있는지를 확인하여야 한다.

마. 다음 중 하나의 조건을 충족 시 까지, 해당 항공기에게 레이더 항행유도를 제공한다.

- 1) 항공기가 비레이더 비행로의 보호 구역내로 진입할 때까지
- 2) 항공기가 신뢰할 수 있는 거리에서 비레이더 비행로로 진입할 수 있는 비행기수상에 있을 때까지
- 3) 항공기가 해당 항행안전시설의 정상 운용범위 내에서 RNAV, FMS 또는 DME 장비를 탑재하고 특정 VORTAC/TACAN/Waypoint로 레이더 유도 되고 있지 않을 때, 항공기 위치 조연을 제공받을 때까지

관제용어 : (비행로상의 진로/픽스를 기준한 항공기 위치),

RESUME OWN NAVIGATION,

또는

FLY HEADING (각도). WHEN ABLE, PROCEED DIRECT (픽스),

또는

RESUME (FMSP/SID/transition/STAR/절차의 명칭/번호).

참고 : 제4장 제1절 항행안전시설 사용 제한

바. 제한사항(SID/STAR/FMSP 등)을 포함하고 있는 비행절차로 복귀를 지시 받은 항공기에게 해당 비행절차에 명시되어 있는 모든 제한사항을 발부/재 발부하거나 그러한 제한사항을 따를 것을 지시하여야 한다.

관제용어 : RESUME (SID/transition/STAR/FMSP 명칭/숫자), COMPLY WITH RESTRICTIONS.

예 : “Resume the BULLS one Alfa Arrival, comply with restrictions.”

“Cleared direct NUMDA, resume the NUMDA two whiskey arrivals, comply with restrictions.”

사. RNAV 비행로를 벗어나도록 레이더 유도 한 항공기에게는 다음 Waypoint까지 또는 조종사가 요구한 바에 따라 재 허가하여야 한다.

아. 이미 배정한 비레이더 비행로를 가로질러 항공기를 유도할 때, 조종사에게 그 사실을 통보하여야 한다.

관제용어 : EXPECT VECTOR ACROSS (항행안전시설 레디얼) (항공로/비행로/진로) FOR (목적).

참고 : 7-6-1 적용

5-6-3 최저고도 미만에서의 레이더 유도(Vectors Below Minimum Altitude)

3마일 이상의 분리 최저치가 요구되는 지역에서의 항공로관제 자동화시스템 관제상황 하인 경우를 제외하고, 레이더 전시기에 나타나는 현저한 장애물로부터 해당 항공기를 다음에 정한 바와 같이 충분히 분리 시킬 수 있다면, 레이더 안테나로부터 40마일 이내에서 그 항공기가 계기비행(IFR) 최저고도에 도달하기 전에도 이륙 계기비행(IFR) 항공기 또는 실패접근을 한 항공기를 레이더 유도 할 수 있다.

가. 비행로가 장애물로부터 3마일 이상 떨어져 있고, 항공기가 동 장애물보다 최소 1,000 피트 이상 되는 고도로 상승하고 있다면, 그 항공기가 장애물 상공을 떠난다고 보고를 할 때까지 그 장애물로부터 최소한 3마일 이상 떨어져 비행 하도록 레이더 유도를 한다.

- 나. 비행로가 장애물로부터 3마일 미만에 있고 항공기가 그 장애물 높이보다 최소 1,000 피트 이상의 고도로 상승하고 있다면, 그 항공기가 장애물로부터 최소 3마일의 간격이 취해 질 때까지 또는 그 항공기가 장애물 상공을 떠난다고 보고를 할 때까지 동 장애물로부터의 횡적분리가 증가하도록 레이더 유도를 하여야 한다.
- 다. 임의 레이더 유도구역 (DVA)이 설정된 공항의 터미널(TERMINAL) 레이더 시설에서는 설정된 임의 레이더 유도 구역(DVA)내에서 그 기구의 운영내규에 명시되어 있는 임의 비행로 상으로 비행하는 항공기에 대하여 MVA/MIA 미만의 고도로 레이더 유도 할 수 있다.

참고 : FAAO 7210.3 3-9-5 임의 레이더 유도구역 설정

제 7 절 속도 조절 (Speed Adjustment)

5-7-1 적용(Application)

항공기 간에 필요한 공간의 확보·유지를 위한 속도조절 지시는 최소한으로 하여야 하며, 속도조절 지시를 할 때, 감속/증속을 번갈아 가며 요구하는 것은 피해야 한다. 앞서 지시한 속도조절이 더 이상 필요치 않을 때, 조종사에게 정상속도로 복귀할 것을 지시한다.

주기 : 지시받은 속도조절이 항공기 비행성능 상 적합하지 않거나 과도하다고 판단될 경우, 조종사는 동 속도조절 지시를 거부할 권한 및 책임이 있다.

가. 속도조절을 지시할 때, 다음 사항을 고려하여야 한다.

1) 필요한 간격 및 필요한 간격 확보가 가능한 지점을 결정한다.

2) 속도조절은 다음 원칙을 근거로 적용한다.

가) 속도 조절지시의 우선순위는 관련 항공기의 상대속도와 위치 및 필요한 간격에 의하여 결정된다.

나) 속도 조절은 즉각 이루어지지 않는다. 항공기의 형태, 비행 고도 및 속도 등이 속도 조절을 하는데 소요되는 시간과 거리를 결정한다.

3) 속도조절을 지시할 때, 다음의 기법을 사용한다.

가) 동일 방향으로 앞서가는 항공기를 뒤 따르는 상황인 경우, 다음 중 한 가지 기법을 사용하여 간격을 확보한다.

(1) 뒤따라가는 항공기에게 먼저 감속을 지시한다.

(2) 앞서 가는 항공기에게 먼저 증속을 지시한다.

나) 두 항공기 간의 간격이 지속적으로 유지되도록 필요시, 특정 속도 유지를 지시한다.

다) 속도조절 시 다음의 경우, 다소 많은 시간과 거리가 소요됨을 고려하여야 한다.

(1) 고고도(higher altitude)

(2) 고속(greater speed)

(3) Clean Configuration

주기 : “Clean Configuration” 이란 항력(drag)을 유발하지 않는 상태를 말한다.

라) 상황이 허락하는 한, 항공기가 Clean Configuration 상태로 비행할 수 있도록 하여야 한다.

마) 공간 확보 및 유지를 위하여 개별 항공기에 지시하는 속도 조절은 최소한으로 하여야 한다.

나. 다음 항공기에게는 속도 조절을 지시하여서는 안 된다.

1) FL390 이상의 고도에서 조종사 동의가 없는 경우

2) 발간된 고고도 계기접근절차를 수행중인 항공기

3) 체공장주에 있는 항공기

참고 : 4-6-4 체공지시

4) 최종접근 진로상의 최종 접근픽스 또는 활주로로부터 5마일되는 지점 중 활주로로부터 가까운 지점에 있는 항공기

다. 접근허가를 발부할 때 필요시, 종전에 발부한 속도 조절지시를 다시 발부한다.

라. 접근허가는 앞서 발부한 모든 속도조절 지시의 취소를 의미 한다. 속도조절을 다시 언급하지 않는 경우, 조종사는 비행절차에 필요한 속도조절을 한다.

마. 10 노트(KTS) 단위의 지시대기속도(IAS)를 발부하여야 한다. FL240 이상에서 마하 속도(Mach Meter : 예를 든다면 0.69, 0.70, 0.71 등)로 비행하는 터보 제트 항공기에 대하여는 마하 0.01 간격으로 지시할 수 있다.

주기 1 : 속도조절 지시를 실행하는 조종사는 지시한 속도에서 ± 10 노트 또는 마하 0.02 이내의 속도를 유지하여야 한다.

주기 2 : 다른 고도로 비행하는 항공기간 간격을 확보하기 위하여 속도조절 지시를 할 때에는 비행 고도에 따라 대지속도(ground - speed)가 차이가 있음을 고려하여야 한다. 따라서 원하는 간격을 취하기 위하여서는 추가적인 속도조절이 필요할 수 있다.

주기 3 : 최종접근과 중간접근로상에 있는 항공기에는 ± 20 knots (± 40 km/h) 이하로 적은 범위의 속도조절만 요구할 수 있다.

참고 : 5-7-2 방법,

ICAO DOC 4444 4.6.3.6

바. 초음속비행과 관련된 항공기 속도조절 [민적용]

- 1) 초음속 비행을 위한 천음속 가속단계와 관련한 항공교통관제허가는 최소한 동 단계의 마지막까지 포함되도록 발부하여야 한다.
- 2) 항공기가 초음속 순항상태로부터 아음속 비행상태로의 감속 및 강하와 관련한 항공교통관제허가는 최소한 천음속단계에서는 중단 없이 강하할 수 있도록 발부하여야 한다.

5-7-2 방법(Methods)

가. 항공기에 다음과 같이 지시한다.

- 1) 현재 속도/특정 속도를 유지하도록 한다.
- 2) 특정 속도 또는 그보다 더 빨리/느린 속도를 유지하도록 한다.
- 3) 가능한 최고/최저 속도를 유지하도록 한다.
- 4) 지정된 속도까지 또는 특정수치의 노트(knot)로 증속/감속하도록 한다.

관제용어 : SAY AIRSPEED.

SAY MACH NUMBER.

MAINTAIN PRESENT SPEED.

MAINTAIN (지정속도) KNOTS.

MAINTAIN (지정속도) KNOTS OR GREATER.

DO NOT EXCEED (속도) KNOTS.

MAINTAIN MAXIMUM FORWARD SPEED.

MAINTAIN SLOWEST PRACTICAL SPEED.

REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED.
REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED.
NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.
INCREASE/REDUCE SPEED:
TO (노트 단위의 특정 속도),
또는
TO MACH (마하 넘버(Mach Number)),
또는
(노트 수) KNOTS.

참고 : ICAO DOC 4444 12.4.1.6 속도조절

예 : “Increase speed to Mach point seven two.”

“Reduce speed to two five zero.”

“Reduce speed twenty knots.”

“Maintain two eight zero knots.”

“Maintain maximum forward speed.”

주기 1 : 평균해면 10,000 피트 이상의 고도에서 250 노트 이상의 속도를 유지하며, 비행하던 조종사가 10,000 피트 미만의 고도로 허가를 받게 되면, 항공교통관제기관에 통보 없이, 항공법 제58조, 동법 시행규칙 제181조 (진로와 속도의 유지)를 준수하여야 한다. 또한 조종사는 통보 없이도 항공법 제58조, 동법 시행규칙 제181조의 다른 사항도 따라야 한다.

주기 2 : B등급 공역으로 설정된 공항의 B등급 공역내 또는 B등급 공역내 설정된 시계비행로에서는 항공법 시행규칙 제181조, “진로와 속도의 유지”에 규정된 200knots의 속도제한 사항을 따라야 한다.

주기 3 : “Maintain maximum forward speed (최대속도를 유지하라)” 및 “Maintain slowest practical speed (가능한 최저속도를 유지하라)”라는 용어는 주로 항공기 비행 순서(Sequence) 배정 시, 사용하기 위한 용어이다. 비행순서 배정계획이 수립되어 있는 경우, 특정한 속도를 유지토록 하고 또는 특정한 속도로 속도조절 지시가 필요할 수 있다.

나. 5-7-1 “적용”에 의한 FL390 이상의 고도로 비행하는 항공기 조종사로부터 속도 조절에 관한 동의를 얻고자 하는 경우, 다음의 관제용어를 사용하여야 한다.

관제용어 : (속도 조절), IF UNABLE ADVISE.

예 : “Reduce speed to one niner zero, if unable advise.”

다. 속도감속 및 강하를 동시에 하는 것은 대단히 어려우며 특히 터보제트 항공기에게는 그러하다. 먼저 수행되어야 할 조치를 명시하는 것은 조종사가 관제사 의도 또는 우선권에 대한 의문사항을 해소시킨다. 감속 지시와 강하허가를 동시에 발부할 때, 선 조치하여야 할 사항을 먼저 지시하여야 한다.

1) 강하하기 전에 먼저 감속을 지시한다.

관제용어 : REDUCE SPEED :

TO (특정 속도),
또는
(노트 단위의 감속할 량) KNOTS.
THEN, DESCEND AND MAINTAIN (고도).

2) 먼저 강하 후, 감속 할 것을 지시한다.

관제용어 : DESCEND AND MAINTAIN (고도).

THEN, REDUCE SPEED :
TO (노트 단위의 특정 속도),
또는
TO MACH (마하 넘버(Mach Number)),
또는
(노트 단위의 감속 량) KNOTS.

주기 : 속도감속에 앞서 강하를 지시한 때에는 항공법 제58조, 동법 시행규칙 제181조의 규정에 의한 최고 비행속도 기준을 고려하여야 한다. 조종사는 10,000 피트 MSL 미만으로 강하하기 전, 잠시 동안 수평비행을 하면서 감속하여야 할 필요가 있을 수 있다.

라. 특정 픽스를 통과할 때에 유지하여야 할 고도와 속도에 관한 제한사항을 함께 통보하여야 한다.

관제용어 : CROSS (픽스) AT AND MAINTAIN (고도) AT (특정속도) KNOTS.

예 : “Cross PINE at and maintain six thousand at two three zero knots.”

참고 : 2-4-17 숫자 사용법

4-5-7 고도 정보

5-7-3 최저치(Minima)

속도배정 시 다음의 권고 최저치(recommended minima)를 이용하여 발부하여야 한다.

가. FL280 ~ 10,000 피트 사이의 고도로 비행하는 항공기에게는 250 노트 또는 그와 대등한 마하 넘버(Mach Number)

주기 1 : 표준대기 250 노트 (이 속도는 CAS = Calibrated Air Speed임)와 대등한 마하 넘버(Mach Number)(다소의 오차는 존재함)FL240에서 0.60,FL250에서 0.61,FL260에서 0.62,FL270에서 0.64,FL280에서 0.65,FL290에서 0.66.

주기 2 : 배정된 속도를 준수할 수 없는 경우, 조종사는 조연하여야 한다.

나. 운영상 이점이 있는 경우, 권고 최저치(recommended minima)보다 낮은 속도를 적용할 수 있다.

다. 10,000피트 미만의 고도로 비행하는 도착항공기는 다음의 속도를 준수하여야 한다.

1) 터보 제트항공기 - 210노트를 최저 속도로 한다. 단, 당해 항공기가 착륙 공항의 활주로 시단으로부터 비행거리 20마일 이내에 있는 동안에는 170 노트를 최저 속도로 한다.

- 2) 왕복기관 및 터보프롭 항공기 - 200노트를 최저 속도로 한다. 단, 당해 항공기가 착륙 공항의 활주로 시단으로부터 비행거리 20마일 이내에 있는 동안 150노트를 최저 속도로 한다.

라. 출발 항공기인 경우에는 :

- 1) 터보 제트항공기 - 230노트를 최저 속도로 한다.
2) 왕복기관 및 터보프롭 항공기 - 150노트를 최저 속도로 한다.

마. 헬리콥터 - 60노트를 최저 속도로 한다.

참고 : 5-7-2 방법

5-7-4 마하넘버(Mach Number) 기법을 이용한 종적분리

(Longitudinal Separation Minima with Mach Number Technique based on Time)

- 가. 터보제트항공기는 항공교통관제기관이 인가한 마하넘버(Mach Number)를 준수하여야 하며, 마하넘버(Mach Number)를 변경하고자 하는 경우, 변경하기 전에 동 기관에 허가를 요청하여야 한다. 난기류(Turbulence) 등으로 인하여 급박한 임의의 변경 필요할 시, 변경 후, 가능하면 빨리 항공교통관제기관에 통보하여야 한다.
- 나. 항공기 성능 상, 항공로에서의 상승·강하 중 최종적으로 배정 받은 마하넘버의 (Mach Number) 유지가 필요치 않을 때, 관련 항공기의 조종사는 상승·강하를 요구할 시기를 항공교통관제기관에 알려야 한다.
- 다. 마하넘버(Mach Number)가 적용될 때, 관련 항공기가 동일 보고지점에서 보고를 하고, 동일한 진로를 따르고 있거나, 다른 형태의 분리가 제공될 때까지, 계속적으로 분기되는 진로를 따를 때.
- 라. 동일진로 상에서 수평비행, 상승, 강하 중에 있는 터보제트항공기간에 최소 종적 분리 기준은 다음과 같다.

1) 10분

2) 다음 중 한 가지의 기준에 의거, 선행하는 항공기가 뒤따르는 항공기보다 빠른 마하넘버(Mach Number)를 유지할 때

가) 선행하는 항공기가 뒤따르는 항공기 보다 마하 0.02 빠를 때 : 9분

나) 선행하는 항공기가 뒤따르는 항공기 보다 마하 0.03 빠를 때 : 8분

다) 선행하는 항공기가 뒤따르는 항공기 보다 마하 0.04 빠를 때 : 7분

라) 선행하는 항공기가 뒤따르는 항공기 보다 마하 0.05 빠를 때 : 6분

마) 선행하는 항공기가 뒤따르는 항공기 보다 마하 0.06 빠를 때 : 5분

마. 10분 종적분리 마하넘버(Mach Number) 기법이 적용될 때, 선행하는 항공기는 뒤따르는 항공기와 같거나 빠른 마하넘버(Mach Number)를 유지하여야 한다.

참고 : ICAO Doc 4444 5.4.2.4

5-7-5 속도 조절의 종료(Termination)

속도 조절이 더 이상 필요치 않을 때, 조종사에게 정상속도로 복귀하도록 지시한다.

관제용어 : RESUME NORMAL SPEED.

주기 : 항공교통관제기관에 의하여 특별히 언급되지 않았다면, “resume normal speed”란 지시는 예정된 비행로에 대하여 발간된 절차에 적용되는 속도제한 사항을 철회하는 것은 아니다. 이것은 항공법 시행규칙 제181조에 규정된 적용 가능한 속도 제한을 조종사에게 완화시키는 것은 아니다.

제 8 절 레이더 출발절차(Radar Departures)

5-8-1 절차(Procedures)

협조절차의 간소화를 위하여 표준출발비행로 및 이미 지정된 고도를 사용한다. 그러나 가능한 한 레이더 고장 또는 통신 두절시만을 대비하여 그러한 출발 비행로를 배정 하여서는 안 된다.

5-8-2 최초 이륙 방향(Initial Heading)

출발항공기 이륙 직후, 레이더 유도되는 경우, 당해 항공기 출발 전에 최초 이륙 방향을 발부하여야 한다.

관제용어 : FLY RUNWAY HEADING.TURN LEFT/RIGHT, HEADING (각도).

주기 : 터미널(Terminal)절차 - 레이더 관제 시, 조종사는 계획 된 비행로상으로 레이더 유도를 받게 되므로 최초 이륙 방향의 목적은 발부할 필요가 없다.

참고 : 4-3-2 출발허가

5-6-3 최저고도 미만에서의 레이더 유도

5-8-3 연속 또는 동시 출발

(Successive Or Simultaneous Departures)

터미널(Terminal) : 항공기 레이더 식별이 이륙활주로 종단 또는 헬리패드로부터 1 마일 이내에서 이루어지고, 비행로가 15도 이상의 각도로 분기되는 경우, 다음과 같은 최저 분리기준에 따라 동일 공항/헬리패드 또는 인접 공항/헬리패드로부터 출발하는 항공기를 분리한다.

주기 1 : 계기비행 선회 출발절차로 이륙하는 항공기는 이륙 후 선회를 시작하기 전에 공항 표고로부터 최소한 400 피트 높은 고도까지 직상승 하여야 한다. 15도 이상 선회가 요구되는 경우, 공항 표고보다 최소한 400피트 높은 고도에 도달할 때까지는 직상승 하여야 한다

참고 : FAAO 8260.19 비행절차 및 구역기준

FAAO 8260.3 국지계기절차 수립기준

주기 2 : 연속적으로 이륙하는 항공기간에 최초 분리를 적용하는 경우에는 알려진 항공기 성능/특성을 고려하여야 한다.

주기 3 : 이륙지점의 하나 또는 모두가 헬리패드인 경우, 헬리콥터 이륙진로를 활주로 중앙선으로, 헬리패드의 중앙을 활주로 끝으로 간주한다.

가. 동일 활주로/헬리패드에서 이륙하는 항공기간 또는 두 활주로간의 간격이 2,500피트 (760미터) 미만인 평행 활주로/헬리콥터 이륙진로로 이륙하는 항공기간 - 이륙 직후 진로가 서로 분기되는 경우, 두 항공기/헬리콥터 간에 1마일 분리를 적용한다. (그림 5-8-1, 5-8-2 및 5-8-3 참고)

그림 5-8-1 연속적인 출발

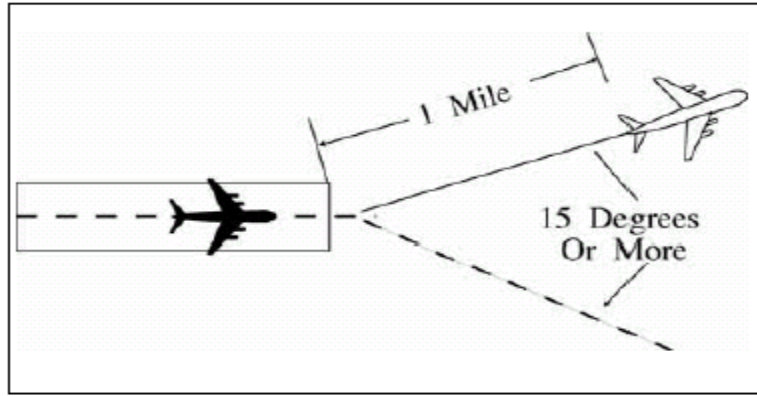


그림 5-8-2 동시 출발

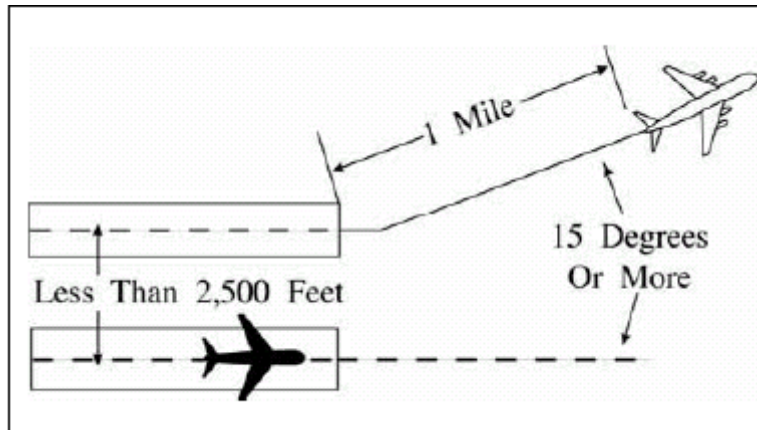
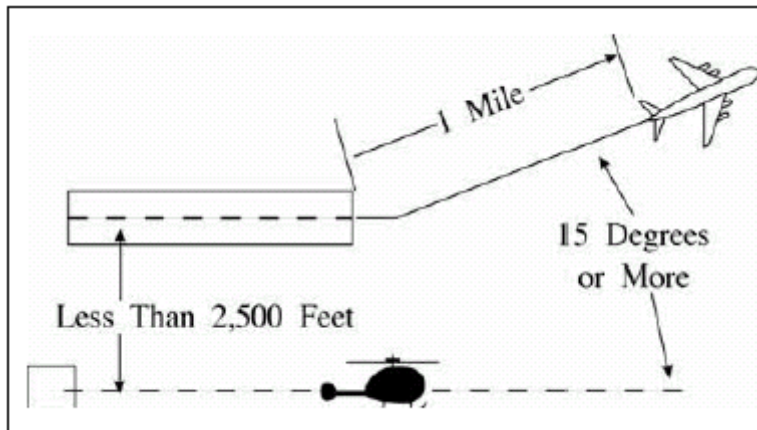


그림 5-8-3 동시 출발



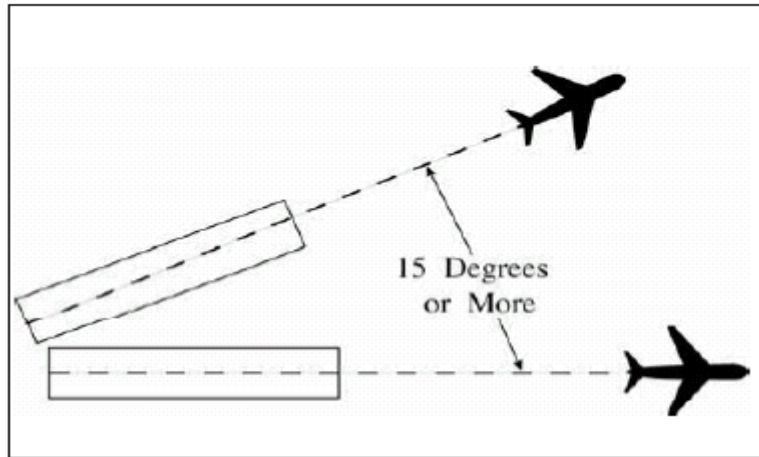
주기 : 이 절차는 중형(medium) 항공기 뒤를 따라 동일 활주로상의 교차지점으로 부터 소형(light) 항공기가 이륙할 때 또는 대형 제트항공기/B757의 뒤를 따라 이륙하는 항공기에게는 적용되지 않는다.

참고 : 3-9-7 중간이륙을 위한 항적난기류(Wake Turbulence) 분리
3-9-8 교차활주로상의 분리/5-5-4 최저치

나. 분기되는 활주로(diverging runways)로부터 이륙하는 항공기간

- 1) 교차하지 않는 활주로(nonintersecting runways) - 두 활주로의 분기 각도가 15도 이상일 때, 동시이륙을 허가한다. (그림 5-8-4참고)

그림 5-8-4 교차하지 않는 활주로 출발



- 2) 이륙진로가 15도 이상으로 분기되는 교차활주로 및/또는 헬리콥터 - 앞서 가는 항공기가 활주로 교차점 및/또는 이륙진로 교차점을 통과 시, 뒤따르는 항공기의 이륙을 허가 한다. 그리고 적용 가능한 경우에는 3-9-5 “예측 분리”의 절차를 적용하여야 한다.(그림 5-8-5 및 5-8-6 참고)

그림 5-8-5 교차활주로 출발

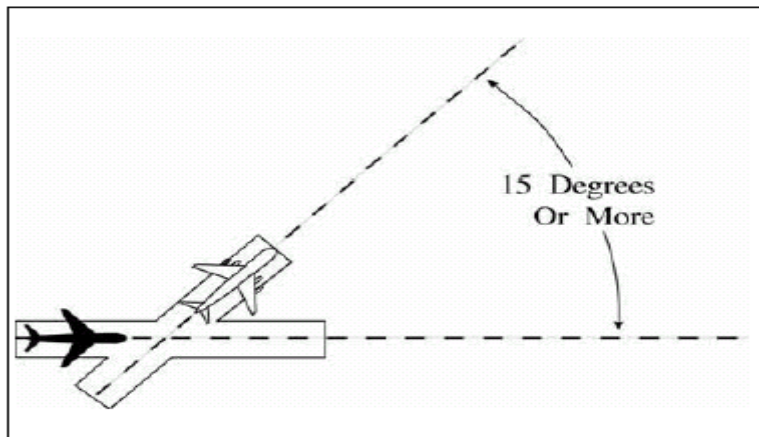
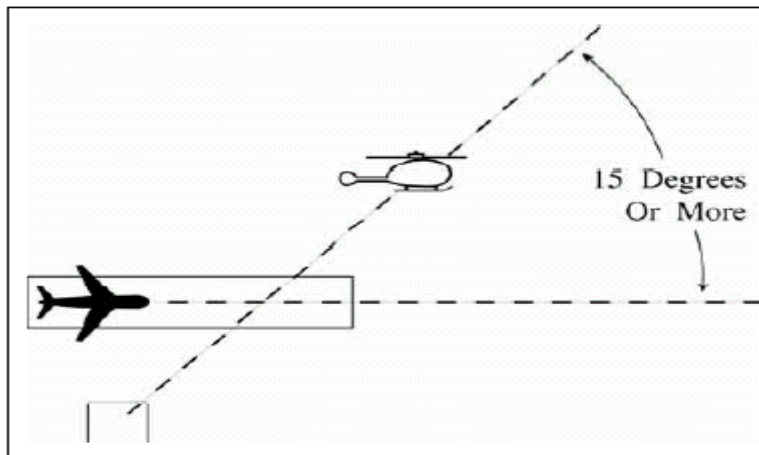


그림 5-8-6 교차 헬리콥터경로 출발



주 기 : 이 절차는 대형 제트항공기/B757을 뒤따라 이륙하는 항공기에게는 적용하지 않는다.

다. 평행 활주로(parallel runways)/이륙진로로부터 동일 방향으로 이륙하는 항공기간 - 활주로 중앙선/이륙진로 사이의 간격이 최소 2,500피트(760미터) 이상이고, 두 이륙 진로가 이륙 즉시 15도 이상 갈라지는 경우, 두 항공기에게 동시이륙을 허가한다.(그림 5-8-7 및 5-8-8 참고)

그림 5-8-7 평행활주로 출발

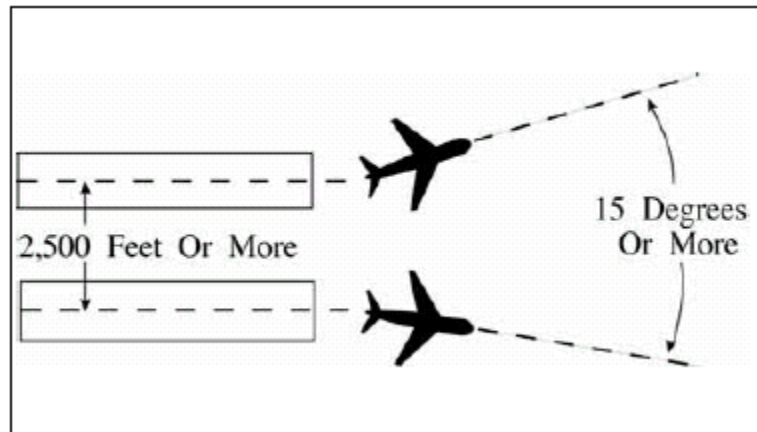
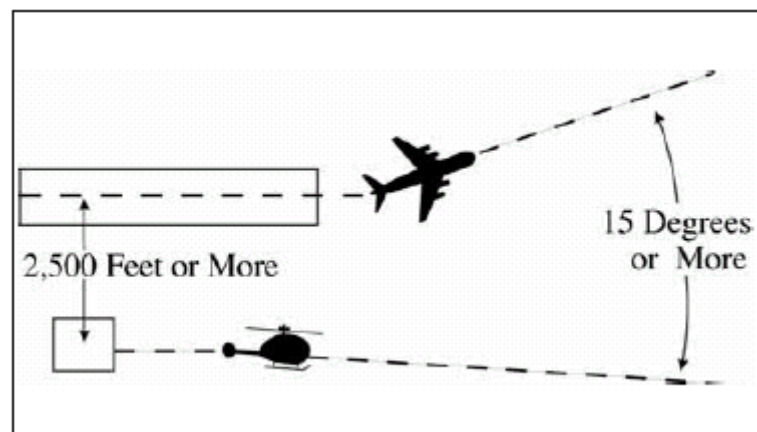


그림 5-8-8 평행 헬리콥터 출발 진로



5-8-4 이륙 및 도착(Departure And Arrival)

터미널(Terminal) : 5-8-5 “평행 또는 교차되지 않는 분기 활주로상의 출발 및 도착”에 규정된 경우를 제외하고, 이륙 후, 1분 이내에 최소 3마일(안테나로부터 40마일 이상인 곳에서는 5마일) 이상 분리될 수 있다면, 최종접근로 상에 있는 도착 항공기로부터 이륙 항공기를 최소 2마일 거리 간격 분리를 취하여야 한다.

주기 1 : 이 절차는 도착항공기가 활주로로부터 2마일 이내로 근접하지 않는 한 이륙항공기 출발을 허용한 절차이며, 이 분리기준은 이륙항공기가 이륙활주(take-off roll)를 시작할 때에 적용한다.

주기 2 : 얼음, 눈, 기타 강수 등으로 인한 이륙표면의 상태는 항공기 성능에 영향을 주게 되며, 이러한 조건들은 적시에 출발 기동을 하기 위한 조종사 능력에도 영향을 미친다는 사실을 고려하여야 한다.

5-8-5 평행 또는 교차되지 않는 분기 활주로상의 출발 및 도착

(Departure And Arrivals On Parallel Or Nonintersecting Diverging Runways)

터미널(Terminal) : 두 활주로 중 한 활주로 상에서 이륙하는 항공기와 그와 다른 평행 활주로 또는 교차되지 않고 분기된 활주로(nonintersecting diverging runway)상으로 최종 접근하는 항공 기간의 분리는, 두 항공기 간 정상적인 분리가 취해질 때까지, 이륙항공기의 이륙 경로가 접근 항공기의 실패접근 진로로부터 곧바로 최소 30도 이상 분기되고, 다음 중 한 가지 조건만 충족된다면 두 항공기의 동시 이·착륙을 허가한다.

주기 : 두 이착륙 표면중 하나 또는 모두가 헬리패드(helipad)인 경우에는 헬리콥터 이륙 진로를 활주로 중앙선으로, 헬리패드의 중앙을 활주로 끝으로 간주한다.

가. 두 평행활주로의 시단(threshold)이 동일선상에 놓여져 있을 때, 두 활주로 중앙선 간 간격은 최소 2,500피트(760미터) 이상일 것 (그림 5-8-9 및 그림 5-8-10 참고)

그림 5-8-9 두 평행활주로의 시단(threshold)이 동일선상에 놓여져 있을 때

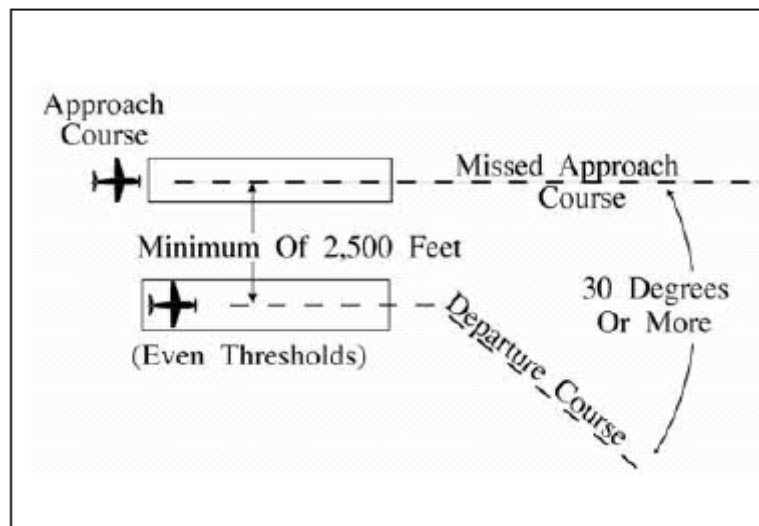
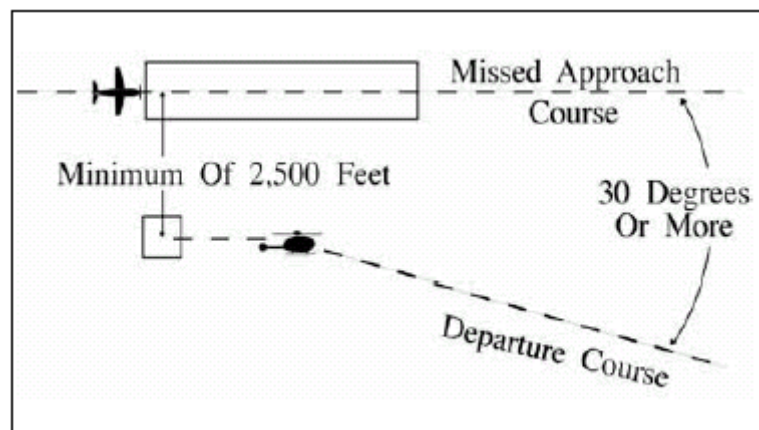


그림 5-8-10 두 평행활주로의 시단(threshold)이 동일선상에 놓여져 있을 때



나. 두 평행활주로의 시단(threshold)이 동일선상에 놓여 있지 않을 때(staggered), 다음의 기준을 충족하여야 한다.

- 1) 도착항공기가 가까운 쪽의 활주로로 접근하는 경우 - 이 경우 두 활주로 중앙선간의 간격은 최소 1,000피트(300미터) 이상 되어야 하며, 두 활주로 중앙선간의 간격이 2,500피트(760미터) 미만인 때에는 2,500피트(760미터)를 기준 간격으로 그 보다 좁아지는 매 100피트 당 두 평행활주로 시단 위치가 최소한 500피트의 비율로 떨어져야 한다.(그림 5-8-11 및 5-8-12 참고)

그림 5-8-11 두 평행활주로의 시단(threshold)이 동일선상에 놓여져 있지 않은 경우(staggered)

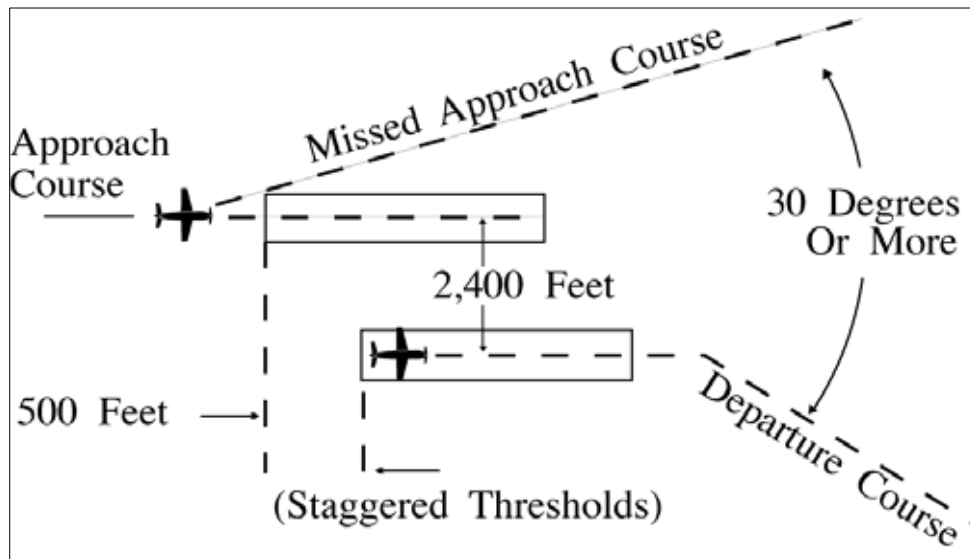
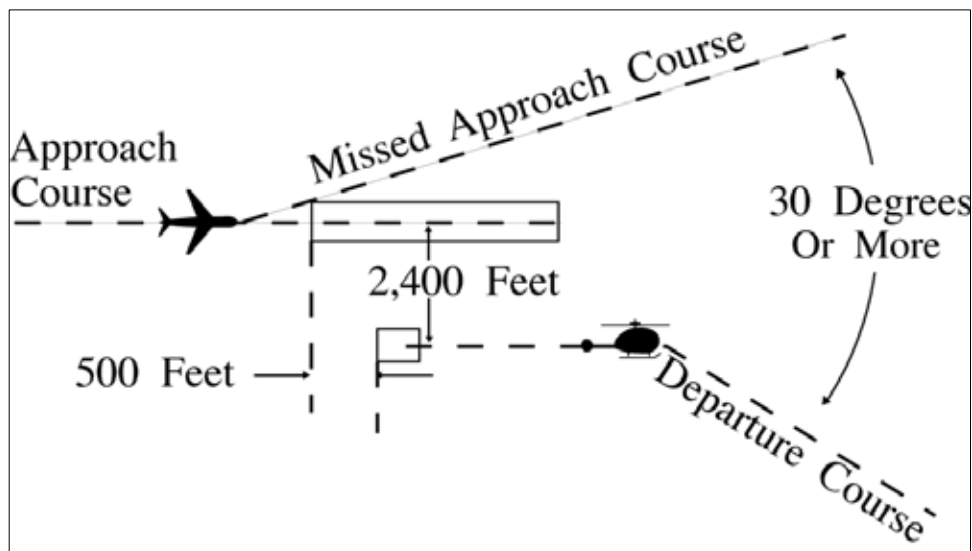


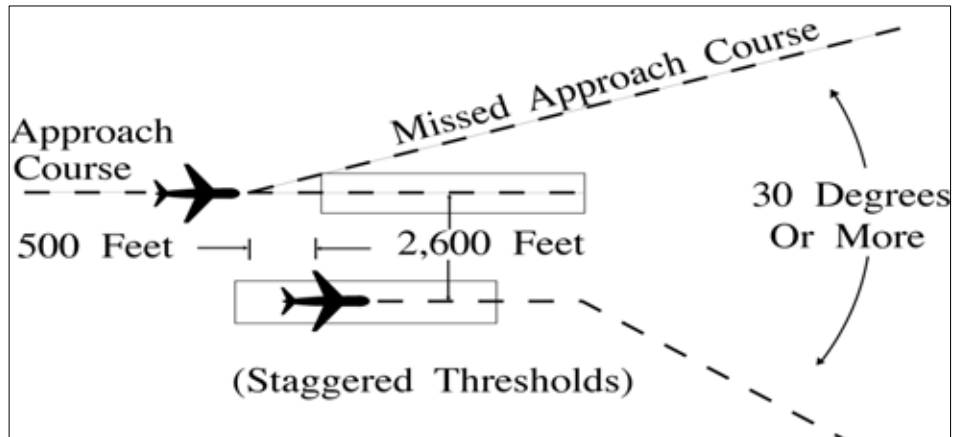
그림 5-8-12 두 평행활주로의 시단(threshold)이 동일선상에 놓여져 있지 않은 경우(staggered)



주기 : 대형 제트항공기/B757이 실패접근을 하는 경우, 3-9-6 “동일 활주로상 분리” 또는 3-9-8 “교차활주로상의 분리” 를 적용하여 대형 제트 항공기/B757이 인접 평행활주로로부터 이륙하는 항공기를 추월하지 않도록 하여야 한다.

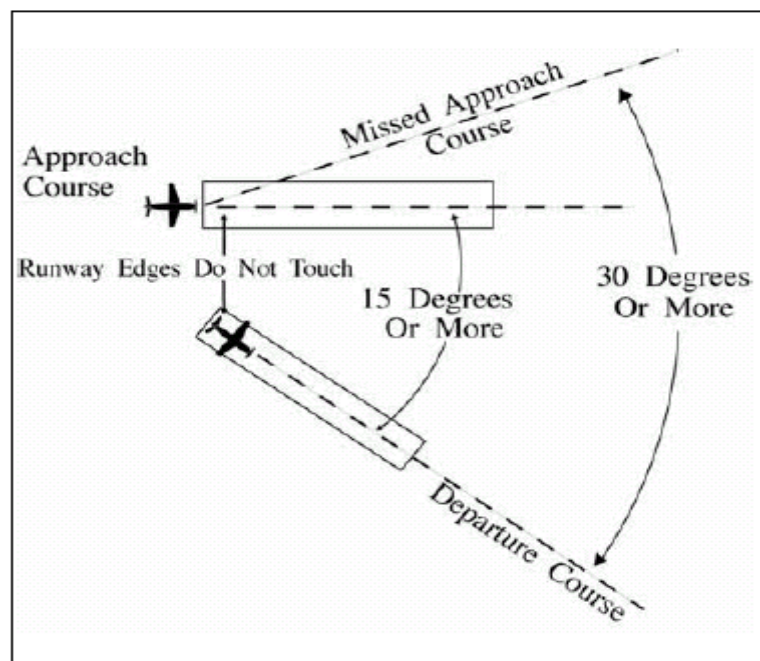
- 2) 도착하는 항공기가 두 평행 활주로 중 먼 쪽의 활주로 상으로 접근할 때 - 이 경우에는 두 평행 활주로 중앙선간의 간격은 2,500피트를 기준간격으로 하여, 두 활주로 내측 시단의 엇놓인 위치간의 거리에 따라 엇 놓인 위치간의 거리 매 500피트 당 최소 100피트의 비율로 두 평행 활주로 중앙선간 간격은 넓어져야 한다. (그림 5-8-13 참고)

그림 5-8-13 두 평행 활주로 시단이 동일선상에 놓여져 있지 않은 경우(staggered)



- 다. 두 활주로의 끝이 서로 닿지 않고 분기각이 15도 이상이며 교차되지 않는 (nonintersecting) 활주로인 경우(그림 5-8-14 참고)

그림 5-8-14 교차되지 않는 분기 활주로인 경우



- 라. 이륙 항공기가 헬리콥터일 경우에는, 시계(Visual) 분리가 가능할 때까지 헬리콥터를 이륙대기(Hold)토록 하거나 "가", "나", "다"의 분리기준을 적용한다.

참고 : 5-8-4 이륙 및 도착

제 9 절 레이더 도착관제(Radar Arrivals)

5-9-1 최종접근 진로로의 레이더 유도(Vectors To Final Approach Course)

7-4-2 “시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도”의 경우를 제외하고, 도착항공기를 최종접근 진로로 교차하도록 레이더 유도하여야 한다.

가. 다음의 경우 이외에는 Approach gate로부터 최소 2마일 밖에서 최종접근진로를 교차하도록 레이더 유도를 하여야 한다.

- 1) 보고된 운고(ceiling)가 MVA/MIA보다 최소한 500피트 이상 높고, 시정이 최소한 3마일 이상일 때에는 [공항의 공식 기상보고가 없을 때는 조종사 기상보고 (PIREP)도 무방함], 도착 항공기를 Approach Gate 밖 2마일 이내가 되는 곳에서 최종접근진로로 교차하도록 유도할 수도 있으나, Approach Gate안쪽으로 유도할 수 없다.
- 2) 조종사가 특별히 요청한다면, 도착하는 항공기를 Approach Gate 안쪽에서 최종접근진로(final approach course)를 교차하도록 유도할 수 있으나, 여하한 경우에도 최종접근픽스(FAF) 안쪽으로 최종접근진로를 교차시켜서는 안 된다.
예외 : 위의 “1)” 및 “2)”의 조건은 GPS 또는 RNAV 접근을 위하여 레이더 유도 중인 지역항법(RNAV) 항공기에는 적용되지 않는다.

나. 정밀접근 시에는 활공로/활공각(glide slope/glide path) 이하의 고도 또는 접근절차 도면의 최저 활공로 교차고도보다 낮은 고도로 최종접근진로에 진입하도록 유도하여야 한다.

다. 비정밀접근인 경우에는, 발간된 절차에 따라 정상 강하가 가능한 고도에서 최종 접근진로에 진입하도록 유도하여야 한다.

주기 : 조종사가 “Evaluation Approach”, “Coupled Approach” 또는 유사한 용어를 사용하며 요구시, 조종사가 “가” 및 “나”의 적용을 원하고 있음을 뜻한다.

라. ENROUTE: 항공기가 최종접근진로로 유도되기 전에 다음의 기준을 충족시켜야 한다.

- 1) Approach Gate에서 시작하거나 또는 Approach Gate를 경유하여 공항에서 연장되는 최종접근진로를 표시하는 선(실선/점선)과 접근경로가 레이더 스코프 상에 시현되어야 한다. 정밀접근의 경우, 그 선의 길이는 최소한 로컬라이저의 최대거리까지 연장되어야 한다. 비 정밀접근의 경우, 선의 길이는 Approach Gate 밖으로 최소한 10NM까지 연장되도록 할 것
- 2) 레이더 전시기상에 선택된 최대거리가 150NM이 되도록 할 것
- 3) 인접 레이더 전시범위를 125NM 이하로 조정하고, 접근관제를 위하여 설정된 최종접근진로로의 유도를 위하여 활용할 것
- 4) 위 “1)”, “2)” 및 “3)”의 절차를 따를 수 없는 경우, 4-8-1 “접근허가”에 따라 접근허가를 발부할 것

참고 : 4-8-1 접근 허가

5-9-2 최종접근진로로의 진입

5-9-2 최종접근진로로의 진입(Final Approach Course Interception)

가. 표 5-9-1에 의한 교차각도 기준을 초과하지 않는 최종접근 진로와 교차 할 수 있도록 비행기수(heading)를 발부하여야 한다.

표 5-9-1 접근진로 교차각도

최종접근 진로 교차지점으로부터 Approach Gate까지 거리 (NM)	최대 허용 교차각
2마일 미만 또는 3중 ILS 동시접근 운용시	20도
2 마일 이상	30도 (헬리콥터인 경우 45도)

나. 첫 진로(Initial Course) 교차 후, 최종접근진로로부터 이탈을 확인한 경우, 다음의 절차를 적용한다.

- 1) 항공기가 Approach Gate 바깥쪽에 있는 경우 : “가”의 절차를 적용한다.
필요시 당해 항공기에게 다른 접근을 하도록 레이더 유도 한다.
- 2) 항공기가 Approach Gate 안쪽에 있는 경우 : 해당 조종사에게 항공기의 위치를 통보하고 조종사의 의도를 문의한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) (거리) MILE(S) FROM THE AIRPORT,
(거리) MILE(S) RIGHT/LEFT OF COURSE, SAY INTENTIONS.

주기 : 위 “나”의 목적은 관제사에 의하여 판단된 항적 진로 교차각이 이 절차에 의하여 정해진 것보다 더 크지 않도록 제공하려는 것이다.

참고 : 제5장 제9절 및 제10절

다. ENROUTE : 125NM 이상의 레이더 스코프 거리를 사용할 때, 관제사는 항공기가 최종접근진로상에 있다는 조종사 보고를 요청하고 접수하여야 한다.
조종사가 최종접근픽스(FAF)에 도착할 때까지 최종접근 진로상에 진입했다는 사실을 보고하지 않았다면, 조종사에게 관측된 위치를 통보하고 의도를 문의하여야 한다.

주기 : 장거리(large range)로 조정하여 사용할 때, 단거리(small distance)를 정확하게 결정하는 것은 어려울 수 있다.

5-9-3 최종접근 진로를 통과하는 레이더 유도 (Vectors Across Final Approach Course)

항공기가 최종접근 진로를 가로질러 레이더 유도 되는 경우, 해당 조종사에게 그 사실과 이유를 통보하여야 한다.

주기 : 관제사가 항공기에게 교차 사실과 이유를 통보할 수 없는 경우, 접근허가가 앞서서 발부되지 않은 한, 해당 조종사는 최종접근 진로로의 선회진입이 예상되지 않는다.

관제용어 : EXPECT VECTORS ACROSS FINAL FOR (목적).

예 : “Expect Vectors Across Final For Spacing.”

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-9-4 도착 지침(Arrival Instructions)

항공기가 Approach Gate에 도달하기 전에 다음 모든 사항을 알려 주어야 한다.

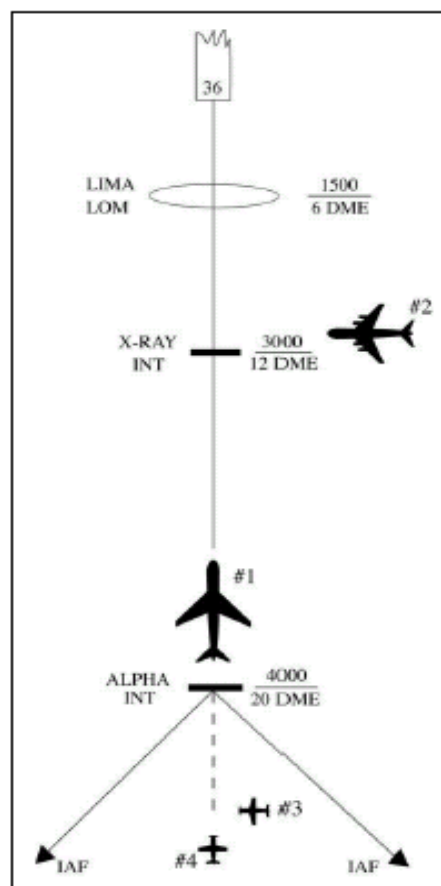
가. 최종접근 진로상에 있는 픽스를 기준으로 항공기의 위치를 알려야 한다. 최종접근 진로상의 픽스가 레이더 스크프에 나타나지 않거나 접근절차도면에 픽스가 도시되어 있지 않은 경우, 항공기의 위치정보는 그 접근절차의 최종접근 유도정보를 제공하는 항행안전시설을 기준한 위치 또는 공항으로부터의 상대적인 위치를 알려야 한다.

나. 필요한 경우, 최종접근 진로로 교차하기 위하여 레이더 유도하여야 한다.

다. 레이더 접근을 하고 있는 경우를 제외하고, 접근허가를 발부하여야 한다. 접근허가는 항공기의 위치/비행 고도가 다음과 같이 된 연후에 발부하여야 한다.

- 1) 발간된 비행로 또는 계기접근절차의 한 부분을 비행하게 된 이후 또는(그림 5-9-1 예 1 참고)

그림 5-9-1 도착 지시



- 2) 발간된 비행로 또는 계기접근 절차의 한 부분상을 비행하게 될 때까지, 당해 항공기가 유지하여야 할 고도를 배정 후

예 1 : “항공기 #1”은 최종접근 진로로 레이더 유도되었으나, 접근허가는 유도되었으며, 고도는 4000피트이고 계기접근절차의 한 부분상에 위치한다.

“Seven miles from X-Ray. Cleared I-L-S Runway Three Six approach.” (그림 5-9-1 참고)

예 2 : “항공기 #2” 는 발간된 최종접근 진로 부분으로 레이더 유도되고 있으며 고도 2,000피트로 LIMA 지점으로부터 4마일 떨어져 있다. 당해 지역의 최저레이더유도고도(MVA)는 2,000피트이다.

“Four miles from Lima. Turn right heading Three Four zero. maintain two thousand until established on the localizer. Cleared I-L-S Runway Three Six approach.” (그림 5-9-1 참고)

예 3 : “항공기 #3” 은 접근 구역 밖에서 최종접근 진로를 교차하기 위하여 레이더 유도되고 있으며, 고도 5,000피트로 ALPHA 지점으로부터 5마일 떨어져 있다. 이 지역의 MVA는 4,000피트이다.

“Five miles from alpha. Turn right heading Three Three Zero. Cross Alpha at or above four thousand. Cleared I-L-S Runway Three Six Approach.” (그림 5-9-1 참고)

예 4 : “항공기 #4” 는 접근 구역 밖, 최종접근진로 연장선상에 있고, 고도 6,000피트로 Alpha 지점으로부터 8마일 떨어져 있다. 이 지역의 MVA는 4,000피트이다.

“Eight miles from Alpha. Cross Alpha at or above four thousand. Cleared I-L-S Runway Three Six approach.” (그림 5-9-1 참고)

주기 1 : 배정되는 고도는 접근 허가가 발부된 지점으로부터 발간된 비행로 또는 계기접근절차의 보호구역에 항공기가 위치하게 될 때까지의 계기 비행 장애물회피기준을 충족하는 고도여야 한다.

주기 2 : 배정한 고도가 운상시계비행(VFR-ON-TOP)인 경우, 착륙이 가능한 고도로 최종 접근픽스(FAF)를 통과하기 위한 선회 강하가 요구되는 최종접근픽스(FAF) 상공에 도착할 때까지 조종사는 높은 고도로 VFR-On-Top 상태에 머물러 비행하게 될 것을 예측할 수 있다.

라. 다음 중 한 가지를 하도록 지시하여야 한다.

주기 : 본 조항의 주목적은 최종접근픽스(FAF)를 통과하기 전에 주파수 변경을 하도록 하기 위한 것이다. 그러나 단일주파수 접근 또는 기타 레이더 업무를 위하여 조종사가 접근관제 주파수를 유지토록 하는 것이 바람직한 것으로 판단될 때, 착륙 또는 접근 절차 종료 전에 주파수 변경이 되지 않도록 관제탑 허가 또는 지시를 중계할 필요가 있다.

1) 관제탑 국지관제 주파수(local control frequency)를 경청(monitor)하고, 접근 픽스 통과 시, 관제탑에 보고하도록 한다.

2) 국지관제 주파수로 관제탑과 교신하도록 한다.

참고 : 4-8-8 주파수 변경

3) 최종접근 부분에서 다른 주파수로 레이더 업무가 제공된다면 적절한 주파수로 최종관제사와 교신하도록 한다.

참고 : 5-10-8 최종관제사로의 관제권 인계

- 4) 최종접근픽스 설정을 위하여 레이더가 사용될 때, 항공기가 최종접근픽스 (FAF)를 통과 시, 당해 항공기 조종사에게 최종접근픽스(FAF) 상공이라고 통보하고 국지관제 주파수로 관제탑과 교신할 것을 지시한다.

예 : “Three miles from final approach fix. Turn Left heading Zero One Zero. Maintain two thousand until established on the localizer. Cleared I-L-S Runway Three Six approach. I will advise when over the fix.”

“Over final approach fix. Contact tower One one eight point one.”

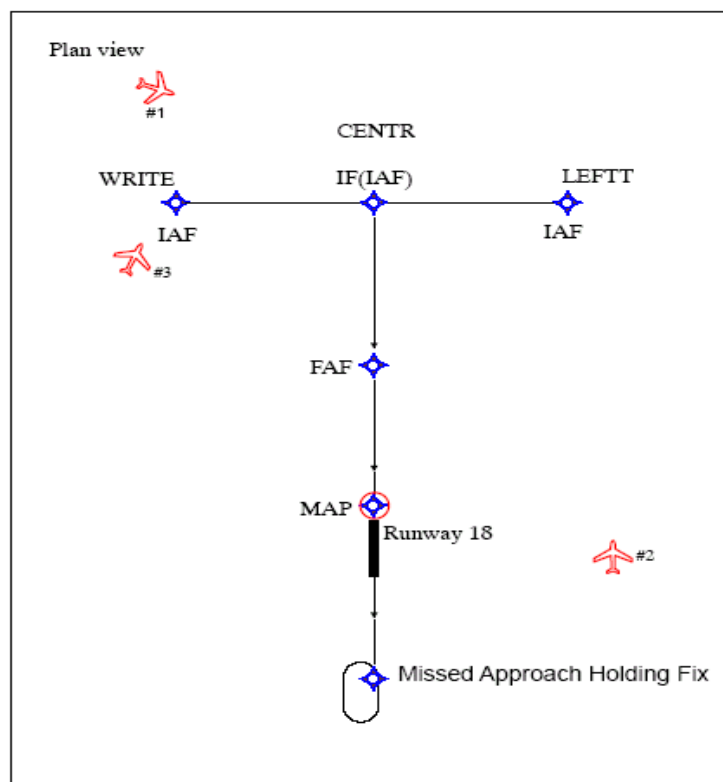
주기 : 항공로관제 감시레이더(ARSR)는 첫 접근과 중간 접근 픽스 설정만을 위하여 사용 된다. 따라서 최종접근픽스(FAF) 설정 시는 공항 감시레이더(ASR)를 사용하여야 한다.

참고 : 5-9-2 최종접근진로로의 진입

5-9-7 동시 독립 ILS 접근 - 이종 및 삼중

마. RNAV 접근을 제공하기 위한 절차가 설정된 터미널(TERMINAL) 도착구역(TAA)에서는 해당 첫 접근픽스(IAF)와 관련된 항공기의 위치를 통보하고, 접근허가를 발부한다.(그림 5-9-2 BASIC “T” DESIGN 참고)

그림 5-9-2 BASIC “T” DESIGN



예 :

항공기 1 : 항공기가 TAA 내로 직진입 할 경우

“Seven miles from CENTER, Cleared R-NAV Runway One Eight approach.”

항공기 2 : 항공기가 TAA base area의 좌측에 있을 때

“Fifteen Miles From LEFTT, Cleared GPS Runway One Eight approach.”

항공기 3 : 항공기가 TAA Base Area의 우측에 있을 때

“Four miles from WRITE, Cleared FMS Runway One Eight approach.”

5-9-5 접근분리 책임(Approach Separation Responsibility)

가. 관제탑에 의하여 시계(Visual) 분리가 제공되지 않거나 합의서 또는 운영내규에 별도로 규정되어 있지 않는 한, 접근관제 기능을 수행하는 레이더 관제사에게 레이더 관제하에 도착하는 항공기를 분리시킬 책임이 있다. 레이더 최종관제사는 자기 관제하에 있는 항공기와 동일 최종접근 진로 상에서 비행하는 다른 항공기 간 수립된 분리유지를 확인하여야 한다.

주기 : 레이더 관제사에는 항공로관제사, 터미널(Terminal) 레이더 항공교통관제 기관의 관제사 또는 국지 공역내에서 접근관제기능 수행을 인가받은 관제탑 관제사 등이 포함될 수 있다.

참고 : 2-1-19 항적난기류(Wake Turbulence)

5-5-1 적 용

7-2-1 시계(Visual) 분리

5-5-4 최저치

FAAO 7210.3 2-1-14 관제탑에 의하여 제공되는 분리업무의 인가

나. 시차접근(Timed Approach)이 실시되고 있을 때, 시차접근을 하는 항공기가 비정밀접근을 하는 경우, 최종접근픽스 내측 방향을 통과하는 것이 관측되고, 정밀접근을 하는 경우, 외측마커(OM) 또는 외측마커 대신으로 사용되는 픽스를 통과하는 것이 관측되고, 당해 항공기가 최종접근진로상 활주로로부터 5마일 이내에 있게 될 때까지 또는 관제탑에 의한 시계(Visual) 분리가 취해 질 때까지, 레이더 관제사는 6-7-5 “간격 최저치”에 의한 레이더 분리간격이 유지되도록 한다.

참고 : 5-4-6 인수관제사의 관제권 인수

5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-9-6 평행 ILS 접근

6-7-2 접근순서

5-9-6 평행 ILS 접근(Parallel Dependent ILS Approaches)

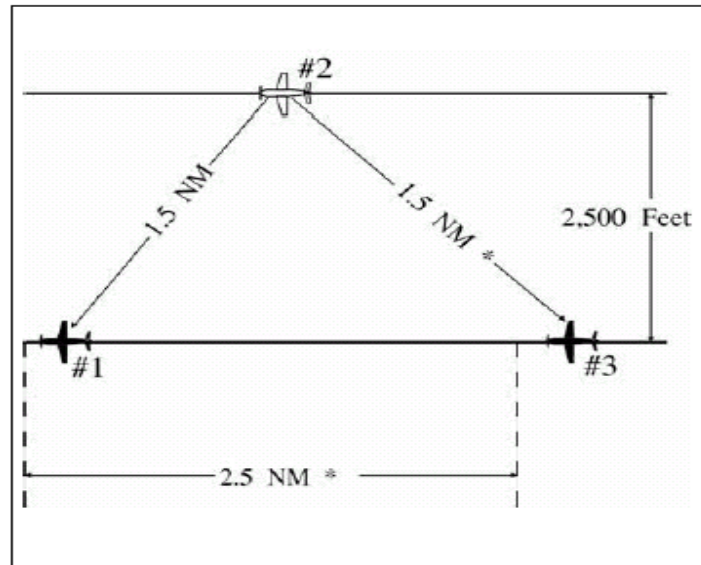
터미널(Terminal)

가. 평행 ILS 접근 시, 다음의 분리최저치를 적용한다.

- 1) 접근진로로 선회 중인 항공기 간 최소 1,000피트 수직분리 또는 3마일 레이더 분리
- 2) 평행활주로 중앙선 간 간격이 2,500피트 이상, 4,300피트 미만일 때, 인접 로컬라이저/방위각 진로(azimuth courses)를 따라서 접근하는 항공기와 대각선 거리로 최소 1.5마일 레이더 분리

예 : 그림 “5-9-3” 에서 항공기 #2는 항공기 #1로부터 1.5마일, 항공기 #3은 항공기 #2로부터 1.5 마일 이상 떨어져 있다. 그 결과 항공기 #1과 #3간의 최종 분리 간격은 2.5마일이다.

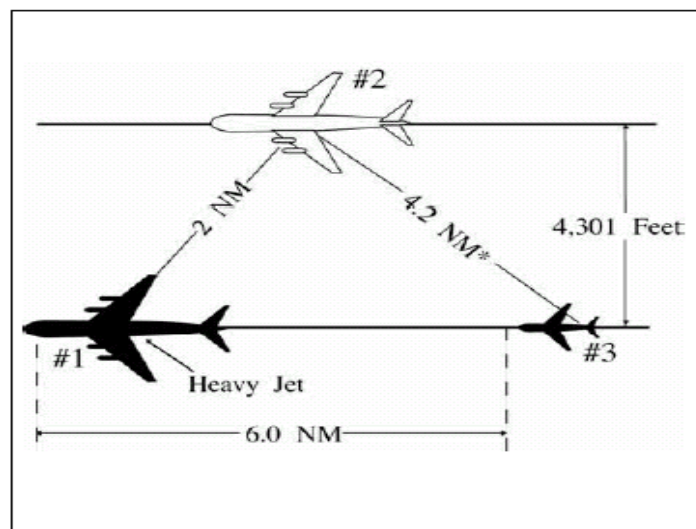
그림 5-9-3 평행 ILS 접근(parallel dependent ILS approaches)



- 3) 평행활주로 중앙선 간 간격이 4,300피트 초과, 9,000피트 이하일 때, 인접 로컬라이저/방위각 진로(azimuth courses)를 따라서 접근하는 항공기와 대각선 거리로 최소 2마일 레이더 분리

예 : 그림 5-9-4에서 항공기 #2는 대형(heavy) 항공기 #1로부터 2마일, 소형(light) 항공기 #3은 항공기 #1로부터 6마일, 떨어져 있다. 그 결과 항공기 #2와 #3간의 최종 분리간격은 4.2마일이다.

그림 5-9-4 평행 ILS 접근(parallel dependent ILS approaches)



- 4) 동일 최종접근로상의 항공기간에는 레이더 분리 최저치를 적용

참고 : 5-5-4 최저치

나. 위 “가”에 의거 인접 로칼라이저/방위각 진로(azimuth courses)로 접근하는 항공기에게 레이더 분리 최저치를 적용할 때, 다음의 기준을 충족하여야 한다.

- 1) 항공기가 평행 최종접근진로상에 위치한 이후에만 표준분리를 적용할 것
- 2) 모든 접근 항공기가 직진입 착륙(straight-in-landing)을 할 것
- 3) 실패접근절차가 상호 중복되지 않고 절차적으로 분리될 것
- 4) 모든 항공기에게 양 활주로로 접근이 실시되고 있음을 알릴 것. 이 경우 공항정보자동방송업무(ATIS) 장치를 이용할 수 있다.
- 5) 접근관제소는 분리책임이 관제탑으로 위임되지 않은 공항관제탑의 국지관제사와 직접 통화가 가능한 인터폰 장치를 갖추어 것

주기 : 접근관제소가 단독으로 분리책임이 있을 때, 인터폰 설비는 동 절차의 운영을 위한 필수 구성요소이다.

참고 : 5-9-5 접근 분리 책임

FAAO 7210.3 2-1-14 관제탑에 의하여 제공되는 분리업무의 인가

다. 지상 풍향·풍속, Windshear 경고/보고, 악기상 등 계기접근 비행단계에서 안전에 영향을 미칠 수 있는 요소에 주의를 기울여야 한다. 최종접근진로에 영향을 미칠 수 있는 기상현상을 주의 깊게 감시하여야 한다. 최종접근로 주변의 기상상황은 접근방식을 변경케 할 수 있다.

참고 : 5-9-2 최종접근진로로의 진입

5-9-7 동시 독립 ILS 접근 - 이중 및 삼중

(Simultaneous Independent ILS Approaches Dual & Triple)

터미널(Terminal)

가. ILS 접근이 동시에 독립적으로 실시 될 때, 다음의 분리최저치를 적용하여야 한다.

- 1) 평행 최종접근진로로 선회중인 항공기 간 최소 1,000피트 수직분리 또는 최소 3마일 레이더 분리

주기 1 : 삼중 평행접근이 실시될 때, 선회중인 두 항공기에게 동일고도를 배정하여서는 안 된다. 평행접근을 실시하는 세 항공기에게는 최소 1,000피트 다른 고도를 배정하여야 한다.(예 : 3,000, 4,000, 5,000 또는 7,000, 8,000, 9,000)

주기 2 : 항공기 간 수직분리가 상실되기 전에 관제탑주파수로 이양 한다.

- 2) 이중 평행활주로 중앙선 간격은 최소 4,300피트 이상.
- 3) 삼중 평행활주로 중앙선 간격은 최소 5,000피트 이상이고 공항표고 1,000피트 (MSL) 미만이어야 한다.
- 4) 다음의 경우, 접근감시를 위하여 최종접근진로 감시장비(final monitor aid)와 같은 종류의 장비나 또는 정밀접근 활주로감시(PRM) 프로그램에 필요한 경보 알고리즘 기능을 갖춘 고해상도 컬러모니터를 사용 할 수 있다.

가) 삼중 평행활주로 중앙선 간격 4,300피트 이상 5,000피트 미만 및 공항표고 1,000피트 MSL 미만.

나) 공향표고 1,000피트 MSL 이상인 공향에 삼중 평행접근의 운용을 위하여 공향운영자는 다음의 조치를 취하여야 한다.

- (1) 경보기능이 있는 고해상도 컬러모니터를 갖출 것
- (2) 항공안전본부장으로부터 사전승인을 받을 것

5) 동일 최종접근진로의 항공기 간에 적절한 레이더 분리 최저치를 적용하여야 한다.

참고 : 5-5-4 최저치.

나. 위 “가” 에 의거 인접한 이중 또는 삼중 ILS 접근진로의 항공기 간 분리최저치 적용 시, 다음의 조건을 충족하여야 한다.

- 1) 직진입 착륙을 할 것
- 2) ILS, 레이더, 및 관련 주파수가 정상적으로 작동 할 것
- 3) 항공기가 외측픽스(outer fix)를 통과하기 전에 동시 ILS 접근중임을 항공기에게 알릴 것. 이 경우 공향정보자동방송업무(ATIS)를 이용할 수 있다.
- 4) 초과속도 처리를 위한 수평비행 시간을 제공하기 위하여 충분한 시간 전에 해당 활공각/활공로 교차고도로 강하를 허가할 것. 이 경우 최종접근진로 진입 전에 최소 1마일의 직선비행을 할 수 있도록 할 것
- 5) 진입금지구역(NTZ)은 최소 2,000피트 폭으로 활주로 최종접근진로의 연장선 사이에 동일 거리로 설정되며, 감시용 전시화면에 도시된다. 최종 접근진로에서 항행의 1차적 책임은 조종사에게 있다. 관제지시 및 정보는 항공기 간 분리 및 항공기의 진입금지구역(NTZ) 침범 방지 목적으로 발부된다.
- 6) 기상상태에 관계없이 모든 접근항공기에 대한 감시 및 항공기 송신 내용의 즉각적인 수신을 위하여 국지 관제주파수를 감시하여야 하며, 항공기가 진입 금지구역(NTZ)을 침범하지 않도록 필요한 관제지시를 발부할 것.

주기 1 : 국지관제주파수 송수신 및 송신차단기능(override capability)을 갖춘 감시관제사는 항공기가 스코프상의 진입금지구역(NTZ)을 침범하지 않도록 하여야 한다.

주기 2 : 해당 항공기의 1차 레이더 반향자료(primary radar return)의 중앙, 최종접근진로 감시장비(FMA) 또는 다른 컬러감시 장비가 사용되는 경우, 디지털 표적의 중심을 항공기가 진입금지구역(NTZ)을 침범하지 않도록 하기 위한 항공기의 위치로 사용한다. 이 경우 5-5-2 “표적분리” 를 적용 한다.

다. 최종접근 감시관제사는 다음의 절차를 적용하여야 한다.

- 1) 항공기가 최종접근 진로로 선회 시, 초과 선회하는 것으로 관측되거나 또는 항적의 진행방향이 진입금지구역(NTZ) 침범 방향으로 계속 진행하는 것으로 관측될 때, 당해 항공기에게 해당 최종접근진로로 복귀할 것을 지시하여야 한다.

관제용어 : YOU HAVE CROSSED THE FINAL APPROACH COURSE.
TURN (left/right) IMMEDIATELY AND RETURN TO LOCALIZER/AZIMUTH COURSE,

또는

TURN (left/right) AND RETURN TO THE LOCALIZER /AZIMUTH COURSE.

- 2) 항공기가 진입금지구역(NTZ)을 침범하고 있는 것이 관측되거나 침범할 것으로 판단 될 때, 인접 최종접근진로의 항공기에게 이탈항공기의 회피를 위하여 진로를 변경 할 것을 지시하여야 한다.

관제용어 : TRAFFIC ALERT, (항공기 호출부호), TURN (right/left)

IMMEDIATELY HEADING (기수방향), CLIMB AND MAINTAIN (고도).

- 3) 다음 중 한가지의 조건이 충족될 때, 레이더 감시를 종료 한다.

가) 시계(Visual) 분리가 적용될 때

나) 항공기가 진입등 또는 활주로에 대한 육안확인을 보고할 때

다) 절차상 필요하거나 운영내규에 명시된 경우, 항공기가 활주로 종단으로부터 1마일 이내에 있을 때

- 4) 레이더 감시 종료 시, 그 사실을 항공기에게 통보할 필요는 없다.

- 5) 동시 ILS 접근을 위한 5-13-1 “PAR 장비를 이용한 접근감시” 절차를 적용 하여서는 안 된다.

라. 평행활주로에 동시 ILS 접근이 실시될 때, 계기접근 비행단계의 안전에 영향을 미칠 수 있는 요인에 주의를 기울여야 한다. 안전에 영향을 미치는 요인은 풍향·풍속, Windshear 경고·보고, 악기상 등에 국한되지 않는다. 최종접근로에 영향을 미칠 수 있는 기상현상을 주의 깊게 감시하여야 한다. 최종접근로 주변의 기상상황은 접근방식을 변경케 할 수 있다.

참고 : 5-1-13 레이더 업무 종료

5-9-2 최종접근진로로의 진입

5-9-8 동시 독립 ILS 접근 - HIGH UPDATE RADAR

(Simultaneous Independent Dual ILS Approach-High Update Radar)

터미널(Terminal)

가. 레이더 자료 갱신율(radar updata)이 1.0초인 정밀활주로감시(PRM) 시스템을 사용하고, 한쪽 활주로의 로컬라이저가 2.5도 오프셋(offset)이며 활주로 중앙선 간 간격이 3,000피트 이상인 평행 활주로 및 레이더자료 갱신율(radar updata)이 2.4초 이하인 PRM 시스템이 이용되는 활주로 중앙선 간 간격이 3,400피트 ~ 4,300피트인 평행 활주로로 다음의 조건이 충족되는 경우, 동시 독립 ILS 접근을 허가할 수 있다.

- 1) 평행 최종접근을 위하여 선회 중인 항공기 간 최소 1,000피트의 수직분리 또는 3마일의 레이더분리를 제공할 것

주기 : 관제탑으로 통신이양은 항공기 간 수직분리가 상실되기 전에 이루어져야 한다.

- 2) 동일 최종접근진로 상에서 비행하는 항공기 간에는 적절한 레이더 분리 최저치를 제공할 것

참고 : 5-5-4 최저치

나. 위 “가”의 기준에 따라 두개의 ILS 진로 상에서 비행하는 항공기 간 분리 최저치를 적용하여야 할 경우, 다음의 조건이 충족되도록 하여야 한다.

- 1) 직진입 착륙을 할 것
- 2) ILS, 레이다 및 관련 주파수가 정상적으로 작동할 것
- 3) 항공기가 외측 픽스(outer fix) 통과 전에 근접한 활주로로 동시 ILS 접근중임을 항공기에게 알릴 것. 이 경우 통보는 공항정보 자동방송업무(ATIS) 장치를 이용하여 통보할 수 있다.
- 4) 항공기가 초과속도 처리를 위하여 수평비행을 할 수 있도록 충분한 시간 전에 해당 활공각/활공로 교차고도로 강하를 허가하고, 최종접근진로 진입 전 최소 1마일 동안 직선비행을 할 수 있도록 유도할 것
- 5) 최소 2,000피트 폭의 진입금지구역(NTZ)은 활주로 최종접근진로의 연장선 사이에 동일한 거리로 설정되며, 감시용 전시화면에 도시된다. 최종접근진로 상에서 항행의 1차적인 책임은 조종사에게 있으며 관제지시 및 정보는 항공기 간 분리 및 항공기의 진입금지구역(NTZ) 침범을 방지하기 위한 목적으로만 발부할 것
- 6) 기상상태에 관계없이 모든 접근항공기를 감시하여야 할 것. 항공기가 송신하는 내용을 즉각 수신할 수 있도록 국지관제주파수를 감시하여야 하며, 항공기가 진입금지구역(NTZ)을 침입하지 않도록 필요한 관제지시를 발부할 것
- 7) 국지관제주파수에 대한 임의 송신차단기능(override capability) 및 송수신 기능이 있는 별도의 감시 관제사는 항공기가 도시된 진입금지구역(NTZ)을 침범하지 않도록 하여야 한다. 동일 최종접근진로 상의 항공기 간 최소종적 분리 제공에 대한 책임을 운영내규에 지정할 것

주기 : 항공기가 진입금지구역(NTZ) 침범방지를 위하여 디지털 표적 (digitized target)의 중심을 당해 항공기의 위치로 간주한다.

다. 최종접근 감시 관제사는 다음 절차를 이용하여 관제지시를 발부하여야 한다.

- 1) 도시된 로컬라이저 중앙선으로부터 (좌측/우측)에 있는 항공기 및 진입금지 구역(NTZ) 진입 가능성이 있는 트랙(track) 상으로 계속 진행 중인 것으로 판단되는 항공기에게 위치정보를 제공하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) I SHOW YOU (왼쪽/오른쪽) OF THE FINAL APPROACH COURSE.

- 2) 항공기가 최종접근 진로 상으로 선회 진입 시, 초과 선회가 관측되거나 항적의 진행방향이 진입금지구역(NTZ) 침범 가능성이 있는 방향으로 계속 진행하는 것이 관측될 때, 당해 항공기에게 올바른 최종접근진로로 복귀할 것을 지시하여야 한다.

관제용어 : YOU HAVE CROSSED THE FINAL APPROACH COURSE.

TURN (right/left) IMMEDIATELY AND RETURN TO LOCALIZER/AZIMUTH COURSE.

또는

TURN (right/left) AND RETURN TO THE LOCALIZER /AZIMUTH COURSE.

3) 항공기가 진입금지구역(NTZ)을 진입하고 있는 것이 관측되거나 침범할 것으로 판단되는 경우, 인접 최종접근진로 상의 항공기에게 지체 없이 진로 이탈 항공기를 회피하기 위한 진로 변경을 지시하여야 한다.

주기 : 이탈 항공기 회피를 위한 강하를 포함한 지시는 관제사에게 이용할 수 있는 다른 합리적인 방안이 없을 때만 사용하여야 한다. 이 경우 항공기를 최저레이더유도고도(MVA) 미만으로 강하시켜서는 아니 된다.

관제용어 : TRAFFIC ALERT, (항공기 호출부호),
TURN (right/left) IMMEDIATELY HEADING (기수방향),
CLIMB AND MAINTAIN (고도)

4) 다음 중 한 가지 조건이 충족되는 경우, 레이더 감시를 종료한다.

가) 시계(Visual) 분리가 적용될 때

나) 항공기가 진입등이나 활주로를 육안으로 관측하였다고 보고할 때

다) 항공기가 착륙하였거나 실패접근을 하는 경우, 이륙활주로 끝 (departure end of the runway) 1/2마일 지점을 통과한 경우

5) 레이더 감시를 종료하였을 때, 그 사실을 항공기에게 통보할 필요는 없다.

6) 동시 ILS 접근이 실시될 때, 접근항공기의 레이더 감시를 위하여는 5-13-1 “PAR 장비를 이용한 접근감시” 절차는 적용하지 아니 한다.

라. 평행활주로에 동시 ILS 접근할 때, 계기접근 비행단계의 안전에 영향을 미칠 수 있는 것으로 알려진 제 요소를 신중하게 고려하여야 한다. 안전에 영향을 미치는 제 요소는 풍향·풍속, Windshear경고/보고, 악기상 현상 등을 포함한다. 최종접근진로에 영향을 미칠 수 있는 기상현상은 세밀하게 감시하여야 한다. 최종접근진로 주변의 기상조건은 사용 중인 접근방식의 변경을 필요로 하게 할 수 있다.

참고 : 5-1-13 레이더 업무 종료

5-9-2 최종접근진로로의 진입

제 10 절 레이더 접근(Radar Approaches) - 터미널(Terminal)

5-10-1 적용(Application)

가. 표준 또는 특별계기접근절차에 따라 레이더 접근을 제공하여야 한다.

나. 다음의 경우 항공기에게 레이더 접근을 제공할 수 있다.

- 1) 조종사 요구시
- 2) 기상상태에 관계없이 조난항공기
- 3) 교통의 신속한 처리

주기 : 조종사의 레이더접근 수용이 당해 공항 또는 관련 항공기 운영자가 규정한 기상최저치 위배를 허용하는 것은 아니다. 기상최저치에 근거한 접근 및 착륙허가 여부를 결정할 책임은 조종사에 있다.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-12-10 고도부분 고장

5-10-2 접근 정보(Approach Information)

가. 레이더 접근 할 항공기에게 접근에 필요한 다음과 같은 정보를 통보하여야 한다. 조종사가 ATIS 내용 수신을 보고하는 경우, 당해 방송에 포함된 최신 접근정보는 생략할 수 있다. 접근을 반복하여 실시할 때, 처음 통보한 내용에 변경이 없는 경우, 첫 번째 접근 후에는 아래 “3)”의 정보를 제외한 모든 항목은 생략할 수 있다. 레이더 접근 중에 있는 항공기와의 교신은 대략 매분마다 이루어져야 한다.

참고 : 4-7-10 접근정보

- 1) 고도계수정치(altimeter setting)
- 2) 착륙 공항의 운고(ceiling)가 1,000피트 또는 당해 공항의 가장 높은 선회접근 최저치 중 더 높은 수치 미만 또는 시정이 3SM(5km) 미만일 때, 운고(ceiling) 및 시정. 기상정보를 자동기상관측시스템(AMOS/AWOS) 이용하여 수신할 수 있는 경우, 그 사실과 해당 주파수를 조종사에게 통보하여야 한다.
주기 : 자동기상관측시스템(AMOS/AWOS)은 1분마다 자료 갱신되어 제공되도록 설정할 수 있다. 1분 자료는 조종사의 기상경향 파악을 위한 매우 유용한 정보이다. 관제사는 정시관측 및 특별관측 등 공식기상을 근거로 업무를 제공한다.
- 3) 가능한 빨리 특별기상 관측으로 분류되어 보고 된 모든 기상 변경 사항을 통보하여야 한다. 그러나 특별기상 관측보고 내용이 ATIS에 포함되고 조종사가 동 내용을 수신하였음을 보고한 후에는 통보할 필요가 없다.
- 4) 해당 항공기의 안전 운항에 필요하다고 판단되는 인지된 주요 공항 상태에 관한 정보.
- 5) 5-10-4 “통신 두절”에 명시된 통신두절시의 조종사 절차

나. 최종접근을 시작하기 전에 접근항공기에게 다음 정보를 알려 주어야 한다.

주기 1 : 공항감시레이더(ASR) 접근 절차는 특정 활주로, 특정 공항/헬리포터 또는 헬리콥터만을 위한 절차인 경우, 특정 “공간점 (point-in-space)” 으로 유도하기 위하여 설정될 수 있다. 공간점 절차의 경우 실패접근지점 (MAP)까지 레이더 유도 받은 헬리콥터는 설정된 지표상의 비행로를 육안 참고하면서 착륙지역으로 계속 비행하여야 한다.

주기 2 : 간혹 통상적인 정밀레이더(PAR) 접근절차가 수립되어 있는 활주로상으로 헬리콥터 PAR 접근 절차가 수립되기도 한다. 이와 같이 동일 활주로 상에 두 가지 종류의 PAR 접근절차가 수립될 경우, 헬리콥터 접근절차는 보다 더 가파른 활공로와 보다 더 낮은 결심고도로 설정될 수 있다. 이 경우 관제사는 유도될 접근절차를 지정해 줌으로써, 헬리콥터 조종사가 접근절차의 종류 및 적용 최저치를 이해 할 수 있도록 하여야 한다.

1) 접근형태, 활주로, ,공항, 헬리포터 및 접근이 이루어질 지점 등을 항공기에게 통보하여야 한다. 인접공항(secondary airport)으로 접근이 이루어 질 경우에는 해당 공항의 명칭도 알려 주어야 한다.

관제용어 : THIS WILL BE A P-A-R/SURVEILLANCE APPROACH TO :

RUNWAY (활주로 번호),

또는

(공항 명칭) AIRPORT, RUNWAY (활주로 번호),

또는

(공항 명칭) AIRPORT/HELIPORT.

THIS WILL BE A COPTER P-A-R APPROACH TO :RUNWAY
(활주로 번호),

또는

(공항 명칭) AIRPORT, RUNWAY(활주로 번호),

또는

(공항 명칭) AIRPORT/HELIPORT.

2) 감시접근(Surveillance Approach)의 경우에는, 해당 활주로/공항/헬리포트를 기준으로 한 실패접근지점(MAP)의 위치를 통보하여야 한다.

관제용어 : MISSED APPROACH POINT IS (거리) MILE(S) FROM
RUNWAY /AIRPORT / HELIPORT,

또는 공간점(POINT-IN SPACE) 접근인 경우,

A MISSED APPROACH POINT (거리) MILE(S) (착륙지역으로
부터의 방향) OF (공항 명칭) AIRPORT/HELIPORT.

예 : 공간점 접근에 따라 헬리콥터를 접근시킬 경우

“Army copter zulu two, This will be a surveillance approach to a missed approach point, three point five miles south of Junju heliport.”

참고 : 5-12-10 고도부분 고장

다. 관제탑이 운영되지 않는 공항으로 레이더 접근을 하게 되는 항공기에게는 해당 공항의 교통정보와 착륙활주로 정보가 제공되지 않음을 알려주어야 한다.

관제용어 : NO TRAFFIC OR LANDING RUNWAY INFORMATION AVAILABLE FOR THE AIRPORT.

참고 : 2-7-2 전이고도 미만에서의 고도계수정치 발부

5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-10-3 자이로 고장시의 접근(No-Gyro Approach)

항공기가 No-Gyro Surveillance 또는 No-Gyro PAR 접근할 때,

가. 항공기를 레이더 유도하기 전에 접근종류를 통보하여야 한다.

관제용어 : THIS WILL BE A NO-GYRO SURVEILLANCE/P-A-R APPROACH.

나. 선회를 시작할 때와 선회를 종료하여야 할 때, 항공기에게 선회를 시작 또는 종료 할 것을 지시한다.

관제용어 : TURN LEFT/RIGHT.STOP TURN.

다. 항공기가 최종접근 진로 상으로 선회를 완료한 후 및 Approach Gate 도착 전에 반표준선회(half standard rate turns)를 지시하여야 한다.

관제용어 : MAKE HALF-STANDARD RATE TURNS.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-12-10 고도부분 고장

5-10-4 통신 두절(Lost Communication)

기상 보고로 미루어 볼 때, 항공기가 레이더 접근 중에 계기비행 기상상태를 조우하게 될 것으로 예상되는 경우에는, 레이더 식별 및 무선통신이 이루어진 후, 가능한 빨리 다음의 조치를 취하여야 한다. (반복 접근이 실시되고, 지시할 내용이 동일한 경우, 첫 번째 접근 후에는 생략할 수 있다.)

주기 : 군 공항의 항공교통관제기관은 항공기에게 통신두절시의 절차에 관한 송신은 하지 않는다. 군 관제 기관은 민간항공기에 한하여 조종사가 요구하는 경우에만 통신두절 절차를 발부한다.

가. 통신두절시 절차에 의거 발간되지 않은 비행로 비행이 요구되는 경우, 해당 조종사에게 유지하여야 할 비행 고도를 배정하여야 한다. 장주(pattern) 및 최종접근진로상에서 통신두절 절차가 동일한 경우, 장주/유도관제사는 장주 및 최종접근진로상에서의 통신두절 지시를 모두 발부하여야 한다. 접근 항공기가 최종접근 진로로 유도되는 동안 특정시간(1분을 초과하지 못함)동안 통신두절시 또는 감시 최종 접근 시 15초, 정밀 최종 접근 시, 5초 동안 통신두절 될 때, 다음과 같이 조치할 것을 지시하여야 한다.

1) 예비 주파수나 관제탑 주파수로 교신을 시도할 것

2) 가능하면 시계비행(VFR) 규칙에 따라 비행할 것

- 3) 허가되어 있는 비레이더 접근절차를 따라 비행하거나, 이용하고 있는 레이더 접근절차상에 설정되어 있는 통신두절시의 절차에 따라 비행할 것

관제용어 : IF NO TRANSMISSIONS ARE RECEIVED FOR (시간 간격) IN THE PATTERN OR FIVE/FIFTEEN SECONDS ON FINAL APPROACH, ATTEMPT CONTACT ON (주파수), AND

가능한 경우,

PROCEED VFR, IF UNABLE :

허가된 경우,

PROCEED WITH (비레이더 접근), MAINTAIN (고도) UNTIL ESTABLISHED ON/OVER FIX/NAVAID/APPROACH PROCEDURE,

또는

(적절한 대체 비행 지시).

나. 최종접근 진로상의 통신두절 지시가 변경되었거나, 장주상에서의 절차와 상이하거나, 또는 장주 관제사(pattern controller)가 발부하지 않은 경우, 최종관제사가 발부하여야 한다.

다. 기상 상태나 기타 이유로 조종사가 통신두절 절차를 수용할 수 없음을 통보 시, 해당 조종사의 의도를 확인하여야 한다.

주기 : 조종사는 항공기 성능, 장비 기능 또는 보고 된 기상상태 등을 고려하여 이행 가능한 적합한 통신두절절차를 결정할 책임이 있다.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-10-2 접근 정보

5-12-10 고도부분 고장

5-10-5 레이더 포착 상실(Radar Contact Lost)

레이더 접근 중인 항공기가 포착상실 되고 최종접근을 시작하지 않은 경우, 당해 항공기에게 계기접근을 위하여 설정된 항행안전시설/픽스까지 접근을 허가하여야 한다.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-10-14 비정상적인 최종접근

5-12-10 고도부분 고장

5-10-6 착륙 점검(Landing Check)

항공기가 DOWNWIND LEG를 비행 중이고, BASE LEG로 선회하기 전에 완료할 수 있도록 조종사에게 착륙점검을 할 것을 조언하여야 한다. 변형된 장주(Incomplete Pattern)상으로 유도하는 경우에, 그 항공기가 정밀접근레이더(PAR) 접근을 하게 된다면, 최종관제사에게 이양하기 전, 감시접근을 하게 되는 경우, 최종접근강하를 시작하기 전에 착륙점검지시를 발부하여야 한다.

관제용어 : PERFORM LANDING CHECK.

참고 : 5-9-2 최종접근진로로의 진입

5-12-10 고도부분 고장

5-10-7 위치 통보(Position Information)

접근 항공기가 최종접근을 시작하기 전에 당해 항공기의 위치를 최소한 1회 통보하여야 한다.
관제용어 : (마일 수) MILES (방향) OF (공항 명칭) AIRPORT,

또는

(마일 수) MILES (방향) OF (공항 명칭) AIRPORT ON DOWNWIND/BASE LEG.

참고 : 5-9-2 최종접근진로로의 진입

5-12-10 고도부분 고장

5-10-8 최종 관제사로의 관제권 인계(Final Controller Changeover)

최종접근 안내를 받도록 하기 위하여 항공기에게 주파수 변경을 지시할 때에는 그 시설의 명칭을 포함하여 발부하여야 한다.

관제용어 : CONTACT (시설 명칭) FINAL CONTROLLER ON (주파수).

참고 : 2-1-17 무선통신 이양

5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-9-4 도착 지침

5-12-10 고도부분 고장

5-10-9 통신 점검(Communications Check)

최종 관제사는 항공기와 첫 교신시, 그 항공기에게 통신 점검을 요구하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호), (시설 명칭) FINAL CONTROLLER.

HOW DO YOU HEAR ME?

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-12-10 고도부분 고장

5-10-10 송신 응답에 관한 지시(Transmission Acknowledgement)

접근 항공기에게 최종관제사와 무선 교신이 이루어진 이후 및 최종접근 진로 상에서 비행하고 있는 동안 관제사의 송신 내용에 대하여 응신을 하지 말것을 지시하여야 한다.

관제용어 : DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-12-10 고도부분 고장

5-10-11 실패접근(Missed Approach)

항공기가 착륙을 위한 최종강하를 시작하기 전에 있고, 최종접근 중 부분적으로 계기 비행 기상상태(IMC)에 조우할 것으로 기상이 보고 되는 경우, 레이더 접근 절차용으로 수립 된 실패접근절차를 발부하여야 한다.

관제용어 : YOUR MISSED APPROACH PROCEDURE IS (실패접근절차).

주기 1 : 수립된 실패접근절차는 해당 기지 국지비행 절차를 규정한 문서에 수록되어 있는 절차를 말한다.

주기 2 : 실패접근 절차가 해당 기지 국지절차에 등재된 시설은 해당 기지 주둔 및 소속 항공기에게 실패접근절차를 발부할 필요는 없다.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입
5-12-10 고도부분 고장

5-10-12 저고도 통과 접근 및 접지 후 이륙 (Low Approach And Touch and Go)

항공기가 Low Approach 또는 Touch And Go를 할 때, 당해 항공기가 최종강하를 하기 전에 Low Approach 또는 Touch And Go를 완료 후, 비행하여야 할 적절한 출발 지시(departure instructions)를 발부하여야 한다. 이 경우, 당해 항공기에게 시계비행(VFR) 상태를 유지하면서 관제탑과 교신할 것을 지시하는 경우를 제외하고, 상승 지시(climb-out instructions)는 특정 비행 기수방향(heading)과 유지하여야 할 비행고도를 포함하여야 한다.

관제용어 : AFTER COMPLETING LOW APPROACH/TOUCH AND GO :

CLIMB AND MAINTAIN (고도).

TURN (right 또는 left) HEADING (비행 기수방향)/FLY RUNWAY HEADING,
또는

MAINTAIN VFR, CONTACT TOWER,

또는

(기타 적절한 비행 지시).

주기 : 상승 지시가 동일할 때, 첫 번째 접근 이후에는 생략할 수 있다.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입
5-12-10 고도부분 고장

5-10-13 관제탑 허가(Tower Clearance)

가. 접근항공기가 관제탑이 운영되고 있는 공향으로 최종접근 비행을 할 때, 관제탑으로부터 착륙(land), Touch-And-Go 또는 Low Approach 허가를 득하여야 하며, 해당 항공기에게 관제탑 허가 및 지상풍 정보를 발부한다.

나. 관제탑 허가를 받지 못하였거나 또는 허가를 취소한 경우, 항공기에게 통보하고, 적절한 대체 지시를 발부하여야 한다.

관제용어 : TOWER CLEARANCE CANCELED/NOT RECEIVED (대체 지시).

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입
5-12-10 고도부분 고장

5-10-14 비정상적인 최종접근(Final Approach Abnormalities)

다음 중 하나 이상의 상황에 의거 안전한 접근이 의심스러울 때, 조종사가 활주로, 진입등 등에 대한 육안확인을 보고하지 않는 경우, 사전에 통보한 실패접근절차를 따르거나 지정된 고도까지 상승토록 하거나 또는 유지하여 지정된 진로로 비행하도록

지시하여야 한다. 단, “가”, “나”, “다” 및 “마”의 경우, 항공기가 정밀접근 레이더(PAR) 접근 진로상의 결심고도를 통과한 이후에는 적용하지 아니 한다.

예 : 실패접근 지시를 발부하는 전형적인 이유

“Radar contact lost.”

“Too high/low for safe approach.”

“Too far right/left for safe approach.”

참고 : 5-12-7 위치 조언

가. 항공기가 안전구역 한계선을 벗어나거나 과도하게 이탈하는 것을 레이더 스코프 상에서 관측하였고, 수정할 여유가 있다고 판단될 경우

나. 항공기의 위치나 식별이 의문시되는 경우

다. 레이더 포착을 상실하였거나 레이더 장비가 고장인 것으로 판단될 때

관제용어 : (이유) IF RUNWAY/APPROACH LIGHTS/RUNWAY LIGHTS NOT IN SIGHT,

EXECUTE MISSED APPROACH / (대체 지시).

주기 : 조종사가 요구하면 계기착륙장치 또는 타 항법/접근 시설을 이용하여 접근을 계속하도록 허가할 수 있다.

참고 : 5-10-5 레이더 포착 상실

라. 공항상태 또는 교통상황이 접근의 계속 및 완료를 허용하지 않을 경우

마. [군적용]

항공기가 안전구역 한계선을 벗어나거나 과도하게 이탈하는 것을 레이더 스코프 상에서 관측하였고, 즉각적인 실패접근 조치가 필요하다고 판단되는 경우

관제용어 : EXECUTE MISSED APPROACH/(대체 지시), (이유).

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

5-12-10 고도부분 고장

5-10-15 군항공기 단일 주파수 접근

(Military Single Frequency Approaches)

가. 군항공기 단일 주파수 접근은 합의서에 정한대로 실시하여야 한다.

나. 다음의 경우가 아닌 한, 접근이 시작된 후에는 단일 주파수 접근을 하는 항공기에게 주파수 변경을 요구하여서는 안 된다.

- 1) 착륙 또는 Low Approach를 완료하였을 때
- 2) 주간에 시계비행(VFR) 상태에 있을 때
- 3) 조종사가 주파수 변경을 요구할 때
- 4) 비상 상황이 발생하였을 때
- 5) 시각(Visual) 접근 허가를 발부 받았을 때
- 6) 조종사가 계기비행(IFR)을 취소하였을 때

다. 레이더 관제이양을 완료한 후, 다음과 같이 단계별로 단일주파수 접근항공기의 무선통신을 이양하여야 한다.

- 1) 인계 관제사 : 차후에 송신을 차단할 수 있도록 단일주파수 접근항공기가 사용하는 주파수에 송신키를 놓는다.
- 2) 인수 관제사 : 단일주파수 접근항공기가 사용하는 주파수로 송수신을 할 수 있는 위치에 송수신 키를 놓는다.
- 3) 단일주파수 접근을 하는 항공기에게 실제 주파수 변경을 지시/송신하지 않는 한, 당해 항공기가 사용하고 있는 주파수에 대한 점검을 요구하거나 기대하여서는 안 된다.

제 11 절 감시레이더 접근(Surveillance Approaches) - 터미널(Terminal)

5-11-1 고도 정보(Altitude Information)

조종사가 요구한다면 최종접근 단계에서의 권고 고도를 통보하여야 한다. 권고고도 제공을 요청 받은 경우, 발간된 최저강하고도(MDA) 또는 최저강하고도(MDA) 이상의 권고 고도를 최종접근단계 매 마일마다 조종사에게 통보하여야 한다.

관제용어 : RECOMMENDED ALTITUDES WILL BE PROVIDED FOR EACH MILE ON FINAL TO MINIMUM DESCENT ALTITUDE/CIRCLING MINIMUM DESCENT ALTITUDE.

참고 : FAAO 7210.3 10-5-7 감시접근을 위한 권고 고도

5-11-5 최종접근 안내

5-11-2 육안 확인 보고(Visual Reference Report)

항공기에게 활주로, 진입등/활주로등 또는 공항에 대한 육안 확인 보고를 요구할 수 있다. 공간점(point-in space)접근 중인 헬리콥터에게 지표면에 설정된 비행로를 육안 참조하여 착륙지역까지 비행이 가능 할 때, 보고를 요구할 수 있다.

관제용어 : REPORT (활주로, 진입등/활주로등 또는 공항) IN SIGHT.

REPORT WHEN ABLE TO PROCEED VISUALLY TO AIRPORT/
HELIPORT.

5-11-3 강하 준비 통보(Descent Notification)

가. 최종강하가 시작될 지점을 사전에 통보 하여야 하며, 직진입시에는 최종 강하지시를 발부하기 전에 직진입 최저강하고도(straight-in MDA)를 발부하여야 한다.

주기 : 고도가 제한된 단계강하 픽스(stepdown fix)가 설정되어 있지 않는 경우, 최저강하고도(MDA)까지 강하를 시작하도록 허가해 주는 지점은 최종접근 픽스이다.

나. 감시레이더 접근이 착륙 기동을 위하여 선회를 시작하여야 하는 곳에서 끝나는 것으로 결정되어졌을 경우에는 그 항공기 조종사에게 항공기 접근범주(approach category)을 요구하여야 한다. 그리고 항공기 접근범주를 통보받은 후 그 항공기에게 접근을 위한 최종 강하 지시를 발부하기 전에 그 항공기에게 해당되는 선회접근 최저강하고도(circling MDA)를 알려 주어야 한다.

주기 : 감시레이더 접근이 착륙 기동을 위하여 선회를 시작하여야 하는 곳에서 끝나게 되는 경우에는 조종사는 통상 자기 항공기의 접근범주를 관제사에게 통보하도록 규정되어 있다. 따라서 관제사는 조종사가 이 통보를 자발적으로 하지 않을 경우에 그 항공기의 접근범주를 요구하여, 조종사로 부터 접근범주를 통보받으면, 해당 선회접근 최저강하고도(circling MDA)를 통보한다.

관제용어 : PREPARE TO DESCEND IN (마일 수) MILE(S).

직진입 접근 시,

MINIMUM DESCENT ALTITUDE (고도).

선회접근 시, REQUEST

YOUR AIRCRAFT APPROACH CATEGORY.

(항공기 접근범주를 접수하는 즉시),

PUBLISHED CIRCLING MINIMUM DESCENT ALTITUDE (고도).

5-11-4 강하 지시(Descent Instructions)

항공기가 강하지점(descent point)에 도착하면 다음 중 하나를 적절하게 발부한다.

참고 : 5-12-10 고도부분 고장

가. 강하 제한사항이 설정되어 있지 않은 경우, 당해 항공기에게 최저강하고도(MDA)까지 강하할 것을 조연 한다.

관제용어 : (마일 수) MILES FROM RUNWAY/AIRPORT/HELIPORT.

DESCEND TO YOUR MINIMUM DESCENT ALTITUDE.

나. 강하 제한사항이 설정되어 있는 경우, 설정되어 있는 제한 고도까지 강하 지시 후, 당해 항공기가 고도 제한점을 통과할 때, 최저강하고도(MDA)까지 계속 강하 할 것을 조연한다.

관제용어 : (마일 수) MILES FROM RUNWAY/AIRPORT/HELIPORT.

DESCEND AND MAINTAIN (제한 고도).

DESCEND TO YOUR MINIMUM DESCENT ALTITUDE.

5-11-5 최종접근 안내(Final Approach Guidance)

가. 항공기에게 진로 안내(course guidance) 정보를 발부한다. 접근 항공기가 최종접근 진로에 정대 시, 그 사실을 통보하여야 하며, 최종접근 진로로부터 이탈하는 경우에는 수시로 통보하여야 한다. 감시접근 최종진로상에 있는 항공기에게 대략 매 15초마다 송신하여야 한다.

관제용어 : HEADING(비행 기수방향), ON COURSE,

또는

SLIGHTLY/WELL LEFT/RIGHT OF COURSE.

주기 : 조종사가 접근 도중 긴급히 알려야 할 경우에 그 송신이 방해되지 않도록 하기 위하여, 관제사는 레이더 접근 항공기를 관제하는 동안 무선 송신키를 계속해서 누르고 있어서는 안 된다. 얼마나 자주 송신하는가의 결정은 관제사의 권한이다.

나. 필요에 따라 접근 항적의 이동경향 정보를 알려 주어야 한다. 이 항적 이동 경향정보는 활주로 중앙선 연장선을 기준으로 한 항적의 위치(target position)와 적절한 교정 지시가 발부된 이후 항적의 변화를 알려주는 내용이어야 한다. 이 항적의 경향 정보는 “빠르게(rapidly)”, “천천히(slowly)” 와 같은 용어를 적절하게 사용하여 발부할 수 있다.

예 : “GOING LEFT/RIGHT OF COURSE.”

“LEFT/RIGHT OF COURSE AND HOLDING/CORRECTING.”

다. 최종접근을 하는 항공기에게 매 마일마다 해당 활주로, 공항/헬리포트 또는 실패 접근지점(MAP)으로부터 당해 항공기까지의 거리에 관한 정보를 통보하여야 한다.

관제용어 : (마일 수) MILES FROM RUNWAY/AIRPORT/HELIPORT 혹은 MISSED APPROACH POINT.

라. 조종사 요구시, 5-11-1 “고도 정보” 에 의한 절차에 따라 권고고도를 통보하여야 한다.

관제용어 : 조종사가 요구하였다면, ALTITUDE SHOULD BE (고도).

5-11-6 접근 안내의 종료(Approach Guidance Termination)

가. 다음의 경우 감시접근안내(surveillance approach guidance)를 종료한다.

1) 조종사 요구시

2) 관제사 판단에 실패접근지점(MAP)까지 안전한 접근이 의심스러울 때

3) 항공기가 실패접근지점(MAP) 상공에 도달하였을 때

나. 조종사가 활주로 또는 활주로등/진입등에 대한 육안확인을 보고하거나 “공간점(Point-In Space)접근” 시 조종사가 설정되어 있는 지표상 비행로를 육안 참조하여 착륙지역까지 계속 비행할 수 있다고 보고하는 경우 감시레이더 접근유도를 중단할 수 있다.

다. 위 “가” 에 의거 접근안내가 종료되고, 당해 항공기가 활주로 또는 활주로등/진입등 육안확인을 보고하는 경우, 해당 항공기의 위치를 통보하고 시각적으로 비행하도록 조언한다.

관제용어 : (마일 수) MILE(S) FROM RUNWAY/AIRPORT/HELIPORT,

또는

OVER MISSED APPROACH POINT.

PROCEED VISUALLY (필요한 추가 지시/허가).

라. 위 “가” 에 의거 접근안내가 종료되고, 당해 항공기가 활주로 또는 진입등/활주로등에 대한 육안 확인보고를 하지 않을 때, 당해 항공기에게 위치를 통보하고 활주로 또는 진입등/활주로등이 육안 확인되지 않는다면, 또는 “공간점(point-in space) 접근” 을 할 경우에 시각적으로 비행할 수 없다면, 실패접근을 하도록 조언하여야 한다.

관제용어 : (마일 수) MILE(S) FROM RUNWAY,

또는

OVER MISSED APPROACH POINT.

IF RUNWAY,

또는

APPROACH/RUNWAY LIGHTS NOT IN SIGHT,

EXECUTE MISSED APPROACH/(실패접근 지시). (필요시 추가 지시/허가).

(거리 및 방향) FROM AIRPORT/HELIPORT/MISSED APPROACH POINT.

IF UNABLE TO PROCEED VISUALLY, EXECUTE MISSED APPROACH. (필요한 추가 지시/허가).

주기 : 국지계기접근절차 수립기준 및 비행점검기준은 레이더 유도(radar guidance)를 충분하게 제공할 수 있는 지점을 포함한 각각의 절차에 대한 실패접근지점(MAP)을 필요로 한다.

제 12 절 정밀 레이더 접근(PAR Approaches) - 터미널(Terminal)

5-12-1 활공로 접근 통보(Glidepath Notification)

접근항공기가 활공로에 근접하고 있을 때(대략 최종강하 10초 내지 30초 전), 그 사실을 통보하여야 한다.

관제용어 : APPROACHING GLIDEPATH.

5-12-2. 결심고도 통보(Decision Height Notification)

결심고도(DH)를 문의하는 조종사에게 결심고도를 알려주어야 한다.

관제용어 : DECISION HEIGHT (피트 단위 해면고도).

5-12-3 강하 지시(Descent Instruction)

항공기가 최종 강하를 시작하여야 할 지점에 도착 시, 강하 시작을 지시한다.

관제용어 : BEGIN DESCENT.

5-12-4 활공로 및 진로 정보(Glidepath And Course Information)

가. 항공기에게 진로안내(course guidance)정보를 발부하고, 접근항공기가 활공로 상에 정확하게 위치할 때 및 접근진로에 정대할 때, 그 사실을 알려야 하며, 활공로 또는 접근진로부터 이탈 시, 수시로 통보 한다. 정밀접근 최종접근단계에 있는 항공기에게 대략 매 5초마다 송신한다.

관제용어 : HEADING (비행 기수방향).

ON GLIDEPATH.

ON COURSE,

또는

SLIGHTLY/WELL ABOVE/BELOW GLIDEPATH.

SLIGHTLY/WELL LEFT/RIGHT OF COURSE.

주기 : 관제사는 항공기가 레이더접근 중일 때, 장시간 통신장애발생 방지를 위하여 무선 송신키를 계속해서 누르고 있어서는 안 된다. 송신키를 누르는 빈도의 결정에 관한 사항은 관제사의 권한이다.

나. 필요시 항적의 이동 경향정보를 제공하여야 하며. 이 항적 이동경향 정보는 방위 및 고도 커서를 기준으로 한 항적의 위치(target position)와 적절한 수정지시에 의한 항적의 움직임을 알리는 내용이어야 한다. 항적 경향정보는 용어 “빠르게(Rapidly)”, “천천히(Slowly)”를 이용하여 적절히 발부한다.

예 : “Going above/below glidepath.”

“Going left/right of course.”

“Above/below glidepath and coming down/up.”

“Above/below glidepath and holding.”

“Left/right of course and holding/correcting.”

참고 : 5-12-7 위치 조언

5-13-3 레이더 감시 정보

5-12-5 접지점(touchdown)으로부터의 거리(Distance From Touchdown)

최종접근단계에서는 접지점(touchdown)으로부터의 거리를 매 마일당 1회 항공기에게 통보하여야 한다.

관제용어 : (마일 수) MILES FROM TOUCHDOWN.

5-12-6 결심고도(Decision Height)

접근항공기가 결심고도(DH)에 도달 시, 그 사실을 통보한다.

관제용어 : AT DECISION HEIGHT.

5-12-7 위치 조언(Position Advisories)

가. 항공기가 착륙 활주로 시단(threshold) 상공을 통과할 때까지 5-12-4 “활공로 및 진로 정보”, “가” 및 “나” 에 규정한 활공로 및 진로 정보를 계속 통보하여야 한다.

주기 : 결심고도 미만으로 접근하는 항공기에게 제공하는 활공로와 진로정보는 조언에 불과하다. 그러므로 결심고도 미만으로 강하하는데 따른 모든 책임은 전적으로 조종사에게 있다.

나. 항공기가 진입등 상공을 통과할 때, 그 사실을 항공기에게 통보하여야 한다.

관제용어 : OVER APPROACH LIGHTS.

다. 항공기가 착륙활주로 시단 상공을 통과할 때, 그 사실과 최종접근 진로를 기준한 항공기의 위치를 통보하여야 한다.

관제용어 : OVER LANDING THRESHOLD, (진로를 기준으로 한 항공기 위치).

참고 : 5-10-14 비정상적인 최종접근

5-12-8 접근안내 종료(Approach Guidance Termination)

가. 다음의 경우, 정밀접근안내(precision approach guidance)를 중단한다.

1) 조종사 요구시

2) 관제사 판단에, 착륙활주로 시단(landing threshold)까지 계속적으로 안전한 접근이 의심스러울 때

3) 항공기가 활주로 시단(landing threshold) 상공 통과 시

4) 조종사가 활주로/진입등을 육안으로 목격하였다고 보고하였고 시각적으로 비행할 것이라는 것을 관제사에게 조언하거나 또는 요구할 때

주기 : 조종사의 “Runway in sight” 또는 “VISUAL” 통보는 시각적으로 비행하는 것을 요구하는 것은 아니다.

나. 위 “가” 에 의거 정밀접근안내가 중지될 때, 항공기의 위치를 조언하고, 시각적으로 접근할 것을 지시 한다.

관제용어 : (거리) MILE(S) FROM TOUCHDOWN, PROCEED VISUALLY (추가 지시/필요한 허가).

다. 조종사가 활주로/진입등의 육안확인 보고 및 시각적으로 비행할 것을 요구 또는 조언하였으며, 관제사에 의하여 시각적으로 접근할 것이 지시된 후, 모든 PAR 접근절차는 중지되어야 한다.

라. 계속적으로 최종접근 및 주파수를 감시(monitor)하고 조종사는 접지점(touchdown) 도달 시 또는 다른 지시가 발부될 때까지 최종관제사의 주파수를 유지하여야 한다.

참고 : 5-10-14 비정상적인 최종접근

5-12-9 무선통신의 이양(Communication Transfer)

접근항공기에게 무선 통신 이양에 관한 지시를 하여야 한다.

관제용어 : CONTACT (터미널(Terminal) 관제시설) (필요시, 주파수) AFTER LANDING.

주기 : 무선 통신의 이양에 관한 지시는 접근 항공기가 접근 비행단계로부터 활주로에 접지하는 단계로 전환 중 조종사의 주의를 산만하지 않도록 하기 위하여, 당해 항공기가 착륙 종료 후, 지상활주(landing roll-out) 단계에 들어갈 때까지 잠시 보류하여야 한다.

참고 : 2-1-17 무선통신 이양

5-12-10 고도부분 고장(Elevation Failure)

가. 정밀접근 중에 정밀접근레이더(PAR) 장비의 고도부분이 고장일 때, 다음과 같이 조치하여야 한다.

1) PAR 관제지시를 중단하고 당해 항공기는 시각적으로 비행 할 것을 지시하거나 시각적으로 접근 할 수 없는 경우, 실패접근을 지시 한다. 당해 항공기가 실패접근을 하는 경우, 다음 “2)”의 절차를 적용한다.

관제용어 : NO GLIDEPATH INFORMATION AVAILABLE.

IF RUNWAY, APPROACH/RUNWAY LIGHTS, NOT IN SIGHT,
EXECUTE MISSED APPROACH/(대체 지시).

2) 공향감시레이더(ASR) 또는 활공각(glide slope) 정보를 제공할 수 없는 PAR을 이용한 감시접근 절차가 동일 활주로에 수립되어 있는 경우, 조종사에게 감시접근(surveillance approach)이 가능함을 알려야 한다. 이 경우, 감시접근(surveillance approach)은 ASR 또는 PAR의 방위각(azimuth) 부분을 이용하여야 하며, 제5장 제11절의 절차를 적용 한다. PAR 방위각 부분을 이용할 때, 거리는 접지점(touch-down)으로부터의 거리정보(mileage information)임을 조종사에게 통보하고, 활공각 부분이 없는 PAR 접근을 위한 최저치가 설정되어 있는 활주로인 경우, PAR의 방위각 부분이 접근에 이용된다는 것을 조종사에게 통보하여야 한다.

예 1 : PAR의 방위각 부분이 사용될 때 접근정보

“This will be a surveillance approach to Runway Three Six.
Mileages will be from touchdown.”

또는

“This will be a surveillance approach To Runway Three Six using P-A-R azimuth. Mileages will be from touchdown.”

예 2 : 강하 지시

“Five miles from touchdown, Descend to your Minimum Descent Altitude/Minimum Altitude.”

참고 : 5-10-2 접근 정보

5-11-4 강하 지시

나. 정밀접근이 시작되기 전에 정밀접근레이더 장비의 고도부분이 고장인 경우, “가” , “2)” 의 절차를 적용하여야 한다.

5-12-11 감시레이더 이용 불능시 절차(Surveillance Unusable)

ASR을 이용할 수 없을 때, 접근 항공기가 비레이더 계기접근절차로 정밀접근레이더의 포착 범위 내에 있는 항행안전시설/DME 픽스 상공으로 비행할 수 있는 경우, 또는 인접 레이더 기관에서 PAR 관제사에게 직접 레이더 이양 할 수 있는 경우에 만, PAR 접근을 할 수 있다.

주기 : 이 조항 적용시, 이용되는 항행안전시설/DME 픽스의 위치를 정밀접근레이더 스코프 상에서 정확한 대조가 가능한 경우, 5-3-2 “일차 레이더 식별 방법” 에 의한 기준에 따라 당해 항행안전시설 또는 DME 픽스가 레이더 스코프에 시현되어야 할 필요는 없다.

제 13 절 접근감시를 위한 정밀접근레이더의 이용(Use Of PAR For Approach Monitoring) - 터미널(Terminal)

5-13-1 PAR 장비를 이용한 접근감시(Monitoring on PAR Equipment)

정밀접근레이더(PAR) 최종접근진로가 정밀 또는 비정밀 접근절차의 최종접근진로(최종접근픽스로부터 활주로까지)와 일치할 때, 다음 중 하나가 충족될 경우, 정밀 또는 비정밀 접근을 하는 항공기를 PAR 장비를 이용하여 감시(monitor)하여야 한다.
주기 1 : 이 절의 규정은 동시에 ILS 접근하는 항공기를 감시하는 경우에는 적용하지 않는다.

주기 2 : 이 절차는 정밀접근레이더(PAR) 시설을 운영중인 군 공항 및 민·군이 공동으로 사용하는 군 공항에 설치된 정밀접근레이더(PAR) 시설에 적용한다.

가. 기상 시계비행(VFR) 기상 최저치 미만일 때

나. [육군 미적용] 야간

다. 조종사 요구시

참고 : 5-9-7 동시 독립 ILS 접근 - 이중 및 삼중

5-13-2 레이더 감시업무 통보(Monitor Availability)

가. 항공기가 접근 중에 사용하는 주파수와 레이더 감시 정보를 제공하는 주파수가 상이한 경우, 레이더 감시를 받는 항공기에게 감시정보를 송신할 주파수를 통보하여야 한다.

관제용어 : RADAR MONITORING ON LOCALIZER VOICE (주파수),
그리고, 적용시,

CONTACT (터미널(Terminal) 관제석) (필요시, 주파수) AFTER LANDING.

나. 레이더 감시가 실시되지 않을 경우에는 해당 접근 항공기에게 레이더 감시가 실시되지 않음을 알려 주어야 한다.

관제용어 : RADAR MONITORING NOT AVAILABLE.

다. 접근 항공기가 최종접근 진로로 진입한 후, 레이더 감시를 계속하지 못할 상황이 발생 시, 그 사실 및 이유를 해당 항공기 조종사에게 알려주어야 하고, 적절한 대체지시를 하여야 한다.

관제용어 : (이유), RADAR MONITORING NOT AVAILABLE, (대체 지시).

주기 : 접근 감시업무는 대단히 중요한 업무에 속한다. 그러나 접근 감시기간 동안 관제사는 주로 안전 감시자와 같은 역할만을 수행하고, 동 항공기를 실제 안내/유도는 하지 않는다. 따라서 레이더 감시능력(그리고 그 이용도)의 상실이 계기접근을 중단하여야 하는 사유는 되지 못한다. 관제사는 레이더 포착이 상실되었고(또는 기타 사유), 그로 인하여 레이더 감시가 불가능하게 되었다는 사실과 조종사가 취하여야 할 것으로 생각되는 행위, 예를 들어 계기접근을 계속 할 것인지 또는 중단할 것인지(기타 관제탑과 교신하라, 정밀접근레이더 주파수를 계속 유지하라 등)에 관한 조언을 하여야 한다.

5-13-3 레이더 감시 정보(Monitor Information)

접근중인 항공기를 감시하는 동안에, 다음의 조치를 취하여야 한다.

가. 비정밀접근을 실시하는 조종사에게 활공로 조연이 제공되지 않음을 그 조종사가 최종강하를 시작하기 전에 조연하여야 한다.

관제용어 : GLIDEPATH ADVISORIES WILL NOT BE PROVIDED.

나. 비정밀 접근을 하는 항공기는 최종 접근 픽스 통과 시, 정밀접근을 하는 항공기는 외측마커(Outer Marker) 또는 외측마커(Outer Marker) 대용으로 사용되는 픽스 상공을 통과 시, 당해 항공기에게 픽스 상공을 통과하고 있음을 통보하여야 한다.

관제용어 : PASSING (픽스).

다. 접근항공기의 표적이 활공로의 위 또는 아래로 과도하게(well) 벗어나거나, 최종 접근진로의 좌, 우로 과도하게(well) 벗어나는 경우, 고도 또는 방위 커서(Cursor)를 기준으로 한 표적의 위치와 이동을 지시하는 활공로에 대한 비행경향 정보(정밀접근의 경우) 및 진로에 대한 비행경향 정보를 조종사에게 조연해야 한다. 그리고 항공기가 레이더 안전구역 한계선을 벗어나는 경우에도 마찬가지이다. 그러한 조연 후에도, 해당 항공기가 아무런 비행 교정(Correction)을 하지 않는 것으로 레이더 관측된다면 반복해서 조연하여야 한다.

예 : 접근진로를 기준한 경향정보

“(항공기 호출부호), Well Right/Left of P-A-R course, Drifting further Left/Right.”

활공로 경향정보

“(항공기 호출부호), Well above/below P-A-R glidepath.”

참고 : 5-12-4 활공로 및 진로 정보

라. 반복 조연에도 불구하고, 당해 항공기가 계속해서 안전구역 한계선 밖으로 벗어나거나 과도한 이탈이 관측되는 경우, 그 사실을 항공기에게 통보하고, 시계비행(VFR)이 불가능하면, 실패접근을 할 것을 조연하여야 한다. 실패접근 조연 시, 발간된 실패접근 절차와 다른 절차를 지시하는 경우, 비행기수 방향(heading) 및 고도를 발부하여야 한다.

관제용어 : (진로 또는 활공로 커서를 기준한 항공기 위치).

IF NOT VISUAL, ADVISE YOU EXECUTE MISSED APPROACH
(추가 지시 사항).

마. 접근 항공기가 착륙활주로 시단을 통과하거나 선회접근을 위하여 선회기동을 시작할 때까지 레이더 감시정보를 제공하여야 한다.

참고 : 5-1-13 레이더 업무 종료

제 14 절 자동화 시스템(Automation) - ENROUTE

5-14-1 충돌경고 및 Mode “C” 경고

(Conflict Alert And Mode C Intruder Alert)

가. 충돌경고 또는 Mode “C” 경고가 전시될 때, 지체 없이 경고 이유를 분석하고 적절한 조치를 취하여야 한다.

참고 : 2-1-6 안전 경보

나. 다른 관제사가 당해 경고에 관련되어 있는 경우, 효과적인 조치를 취하기 위하여 필요한 협조를 시작하여야 한다. 긴급히 필요한 조치를 취하여야 할 경우, 선 조치할 수 있다.

다. 충돌 경고 및 Mode “C” 경고 전시 억제

1) 관제사는 다음 컴퓨터 제어(suppress/inhibit) 기능 중의 한 가지를 적용하여 근무 좌석의 충돌경고/Mode “C” 경고를 억제할 수 있다.

가) 충돌중지(Collision Suppress : CO) 기능은 특정 항공기간 및 특정 경고 기능에 대하여, 충돌경고 및 MCI 경고전시를 중지하기 위하여 사용할 수 있다.

나) 그룹제어(Group Suppression : SG) 기능은 표준 항공로 분리 기준이 제공되지 않는 특별 군 작전에 참여하는 군용항공기간의 경보전시를 억제할 경우에만 사용되어야 한다.

주기 : 그룹제어(SG) 기능이 적용되는 특별 군용항공기 비행은 일반적으로 각각의 항공기들이 표준 항공로 분리기준 미만으로 근접된 군용항공기의 비행활동을 포함한다. 예를 들면, 공중급유비행, 방공(Aerospace Defense Command : ADC) 요격훈련비행 등을 말한다.

2) 충돌경고/Mode “C” 경고를 제어하는 메시지의 컴퓨터 입력은 당해 경고에 대한 인지를 기본으로 하고, 적절한 조치를 취하고 있거나, 취하였음을 의미한다.

3) 충돌경고/Mode “C” 경고를 다른 근무좌석과의 사전 협의 없이, 다른 근무좌석의 기능을 억제하여서는 안 된다.

5-14-2 E- MSAW 미만 항적 경고

(ENROUTE MINIMUM SAFE ALTITUDE WARNING)

가. 항공로 최저안전고도 미만으로 비행한다는 항적경고(E-MSAW)가 전시될 때, 즉시 상황을 분석하고, 필요시, 경고해소를 위하여 적절한 조치를 취하여야 한다.

주기 : 인접 최저계기비행고도(MIA) 구역의 요인에 의한 경고가 아닌 것을 확인하기 위하여, E-MSAW 경고에 반응하는 항공기에게 허가 발부 시, 주의를 기울여야 한다.

참고 : 2-1-6 안전경고

나. 관제사는 컴퓨터억제(suppress/inhibit) 기능 중 다음의 한 가지 방법으로 관할 근무석의 E-MSAW 경고 전시를 억제할 수 있다.

- 1) 특정 경고 억제 메시지는 한 항공기의 특정 경고에 대한 E-MSAW 경고 전시를 억제하기 위하여 이용 된다.
- 2) 불특정 경고 억제 메시지는 항공교통센터(ACC)의 하나 이상의 최저계기비행고도(MIA) 구역에서 경고현상을 발할 수 있는 고도로 비행할 것으로 알려진 항공기의 E-MSAW 경고전시를 억제하기 위하여 배타적으로 사용 된다.

주기 1 : 불특정 억제 메시지가 관제사의 조치에 의하여 변경되지 않았다면 항공교통센터(ACC)내의 관련된 비행활동 상황기간 동안 효력이 있게 유지한다.

주기 2 : 불특정 억제 메시지는 일반적으로 수립된 최저계기비행고도 이하의 고도가 요구되는 저고도 형태의 항공로로 비행하기 위한 허가를 받은 군용항공기에게 적용된다.

다. E-MSAW 경고를 억제하는 메시지의 컴퓨터 입력은 경고를 인지 후, 상황의 해소를 위하여 적절한 조치를 취하였거나, 취할 예정임을 의미 한다.

5-14-3 배정고도의 컴퓨터 입력(Computer Entry Of Assigned Altitude)

운영내규에 별도로 규정되어 있지 않는 한, 항적자료군(data block)에는 항상 항공기의 최신 상태가 시현 되어야 한다. 항공기에게 비행계획서 자료와 다른 고도를 유지하도록 허가하였을 경우, 아래 사항 중 한 가지를 컴퓨터에 입력하여야 한다.

주기 : 운영내규는 “나”의 컴퓨터 입력요구 기준인 임시고도의 삭제를 명시할 수 있다. 이러한 운영내규는 교통량이 많거나 섹터가 복잡하여 이러한 입력 요구기준을 충족시키지 못하는 경우에 적용 할 수 있다.

참고 : FAAO 7210.3 8-2-7 임시고도 요구기준의 기준위배

가. 항공기가 (상승/강하하여) 새로운 고도를 유지하여야 하는 경우, 배정된 새로운 고도.
나. 항공기가 새로운 고도 또는 비행계획서 상의 고도 또는 새로운 임시고도로 재인가 받아 (상승/강하하기 전에) 짧은 기간동안 잠시 유지하는 임시고도

주기 1 : 임시고도 사용은 항적자료군이 항공기의 실제 상태를 반영, 지나치게 많아질 수 있는 최신 고도정보를 제거할 수 있다.

주기 2 : EARTS는 임시 고도기능이 없다.

5-14-4 보고된 고도의 입력(Entry Of Reported Altitude)

Mode “C” 고도정보를 이용할 수 없거나 또는 믿을 수 없을 경우, 아래와 같이 보고된 고도를 컴퓨터에 입력한다.

주기 : 고도의 수정은 사선거리 수정방식(slant range correction formulas)을 적용하여 최대한의 정확성을 보장하기 위함이다.

가. 항공기가 배정된 고도에 도달했을 때

나. 배정된 고도에 있는 항공기에게 상승 또는 강하허가가 발부되었을 때

다. FL140 이상에서 상승 또는 강하를 하는 동안 최소한 매 10,000피트 단위

5-14-5 고도 제한 선택(Selected Altitude Limits)

Mode “C” 항적의 전시와 항적자료군(data blocks)의 전시를 위하여 아래와 같이 조치를 취한다.

주기 : 이러한 요구기준에 대하여, 운영내규에 명시되어 있고 항공교통센터 내 해당섹터의 감독관제사가 인가한다면 그 섹터에서 특정 고도에 대하여 예외로 승인할 수 있다.

EARTS(En Route Automated Radar Tracking System) : 최소한, 섹터의 고도층에 다음을 포함하도록 EARTS 고도조정 제한(altitude filter limits)사항을 전시하여야 한다.

가. 1,000피트의 수직분리가 적용되는 섹터의 최저고도 또는 최저비행고도면 보다 1,200 피트 낮은 값으로 입력하고, 가장 높은 고도 또는 최고비행고도면 보다 1,200피트 높은 값으로 입력한다.

나. 2,000피트 수직분리가 적용되는 섹터의 최저고도 또는 비행 고도면 보다 2,200 피트 낮은 값으로 입력하고, 가장 높은 비행 고도면 보다 2,200피트 높은 값으로 입력한다.

참고 : 5-1-2 조정점검

5-14-6 SECTOR 적격성(SECTOR ELIGIBILITY) [적용 유보]

5-14-7 COAST TRACK

레이더 또는 비레이더 분리기준치를 적용시, Coast Track을 사용하여서는 안 된다.

5-14-8 COAST TRACKS 처리 절차

(CONTROLLER INITIATED COAST TRACKS)

가. FLAT(flight plan aided tracking) Mode에서만 Coast Tracks을 유도한다. 단, 컴퓨터에 저장된 비행계획서 정보와 일치하지 않는 항공기가 자신의 관제권에 있는 것을 통보하는 기능으로 “Free” Coast Tracking 기능이 사용될 경우는 제외된다.

주기 1 : FLAT Mode에서 시작하는 항적을 확인하기 위하여, 항공기의 가장 최근에 보고된 위치에서 Start Track 기능을 이행한다. 그리고 “CT” Option In Field 64 기능이 있는 다른 Start 기능을 수행하여, 당해 항적을 즉시 Coast Tracks에 대조한다. 항공기의 항공로를 재배정할 때, Track Ball 입력에 의하여 컴퓨터에 저장된 항공로를 수정하고 항공기의 위치보고와 일치하도록 항적자료군(data block)을 재위치하는 것이, FLAT 모드상의 Coast Track을 유지하는 방법이다.

나. Coast Tracks을 조치하기 전에, 다음 사항을 확인하여야 한다.

1) 항공기의 현재 위치와 일치하는 출발 메세지 또는 진행보고가 컴퓨터에 입력 되어야 한다.

2) 출발하는 항적이 컴퓨터의 예상 항공기 위치의 PTUI(posted time update interval) 내에 있으며, 또한 항공기 비행계획서상 비행로의 FTPD(flight plan track position difference) 거리 내에 위치하여야 한다.

주기 : FTPD는 자동화된 매개변수로, 일반적으로 15마일이다. FTPD는 컴퓨터에 입력된 비행계획 항공로로부터의 추적된 항적의 수직거리와 연관된다. 항적이 매개변수 마일 안에 위치하는 경우, FTPD는 “FLAT Tracking”에 적합하다. PTUI는 자동화된 매개변수로 일반적으로 3분으로 정해진다. PTUI는 픽스 도착 예정시간과 실제 픽스 도착 시간과의 차이와 연관된다. 그 차이가 PTUI 매개변수보다 클 경우, 컴퓨터에 입력된 비행계획 자료가 수정될 것이고 또한 수정된 픽스 도착시간 메시지가 만들어진다.

다. 항공기가 레이더 감시상황에 들어오면, 가능한 빨리, 항공기에게 레이더 추적을 위한 조치를 취하여야 한다.

제 15 절 터미널(Terminal) 레이더 자동 시스템 (Automated Radar Terminal System)

5-15-1 적용(Application)

터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS : Automated Radar Terminal System)은 개별 비컨코드(discrete beacon code)가 배정된 항공기를 식별하고, 동 항적의 식별 유지 및 관제사간 레이더 관제이양(hand-off)을 위하여 사용된다.

주기 : 프로그램화가 가능한 자료처리 전시기(PIDP : Programmable Indicator Data Processor)/DAIR 장비가 설치된 곳에서는 본 절에 규정된 절차를 적절히 사용할 수 있다.

5-15-2 책임(Responsibility)

이 장비의 사용으로 항공기의 식별, 식별의 지속 유지, 문자 및 숫자로 표현되는 항적의 레이더 이양 및 항공기 분리 등에 관한 관제사의 책임이 경감되는 것은 아니다.

5-15-3 용도(Functional Use)

이 절에 수록되어 있는 여러 용도에 부가하여, 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템은 다음과 같은 용도로 사용할 수 있다.

- 가. 항적의 추적과 설정 (tracking)
- 나. 항적자료군 붙이기 (tagging)
- 다. 레이더 이양 (hand-off)
- 라. 고도 정보의 전시 (altitude information)
참고 : 5-2-23 고도 여과 기능 사용
- 마. 관제사 간 협조 (coordination)
- 바. 대지속도의 전시 (ground speed)
- 사. 레이더 식별 (identification)

5-15-4 시스템 운영 요건(System Requirements)

터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS)은 다음과 같이 사용한다.

주기 : 국지적으로 수립된 절차, 운영내규, 교육 자료를 필요로 하는 것은 장비성능의 차이에 기인한다. 국지절차의 수립은 이 절에 포함된 절차를 보충하여야 하며, 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS)을 최대한 활용할 수 있도록 구성하여야 한다.

가. 관제석에서 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS) 사용을 종료하거나 다시 사용하기 전에 관련 관제석에 통보하여야 한다. 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS) 사용을 종료할 때, 해당 관제석의 모든 관련 비행자료를 이양하거나 사용을 중지하여야 한다.

- 나. 장비의 계획/비계획 운영중단(shutdown) 사실을 관련 항공교통업무기관에 통보 하여야 한다.
- 다. 가능한 한 최대한 모든 항공기의 자동 추적(track/tag)이 이루어져야 한다. 최소한 항공기 호출부호는 시스템에 입력하고, 자동레이더 이양기능(hand-off function)을 사용한다.
- 라. 고도 자료가 전시될 경우에는 항상 최근에 배정한 고도가 전시되도록 하여야 한다. 상승 및 강하 화살표 전시가 가능한 경우, 수평비행(level flight) 고도와 구별될 수 있도록 사용하여야 한다.
- 마. 구두 협의가 없는 한, 수직분리 목적으로 타 관제사 관할구역에 있는 항공기의 자동 고도 시현 자료를 사용하여서는 안 된다.
- 바. 다음 조건이 충족되는 경우, 타 관제사 관할 항공기의 자동판독고도(automatic altitude readout)를 별도의 구두협의 없이 수직분리의 목적으로 사용할 수 있다.
 - 1) 단일 레이더 사이트 포착 범위 내에서 운영시
 - 2) 레이더 시설을 위한 사전 협의 절차(prearranged coordination procedures)가 운영내규에 명시되었을 때
- 사. 모자이크 레이더 환경(configuration)에서 수직분리에 영향을 미치는 Mode C를 사용하여서는 아니 된다.

5-15-5 전시되는 정보(Information Displayed)

- 가. 프로그램이 단 한 개의 알파벳 문자 접두어를 사용하도록 제한되어 있지 않는 한 국제민간항공기구(ICAO)에서 배정한 두개 또는 세 개의 문자를 적절히 사용하여야 한다.
- 나. 필요치 않은 정보의 전시를 억제하기 위하여 “억제/선택기능(inhibit select functions)”의 사용은 운영내규에 정한 바에 따른다. 이 경우 운영내규는 장비를 최대한 활용할 수 있도록 하여야 한다.
- 다. 전시되어지는 정보는 운영내규에 정한 바에 따른다.

5-15-6 충돌 경고/Mode C Intruder(Conflict Alert / Mode C Intruder)

- 가. 충돌경고 또는 Mode “C” 경고가 전시될 때, 지체 없이 경고 이유를 분석하고, 적절한 조치를 취하여야 한다.
참고 : 2-1-6 안전 경보
- 나. 당해 경고와 타 관제사가 연관이 있는 경우, 효율적인 방법으로 필요한 조치를 취할 수 있도록 협의하여야 한다. 즉각 조치가 필요한 경우, 선 조치 할 수 있다.
- 다. 충돌경고 및 Mode “C” 경고 전시 억제
 - 1) 중지기능(suppress function) 스위치는 특정 충돌경고/Mode C 경고의 전시를 중지시키기 위하여 사용할 수 있다.
 - 2) 억제기능(inhibit function) 스위치는 표준분리기준을 적용하지 않는 작전중인 항공기에 의하여 생성되는 충돌경고 전시 억제를 위하여만 사용할 수 있다.
주기 : 표준분리 기준을 적용하지 않은 작전의 예로는 방공통제부대 통제하의 요격 훈련이나 공중곡예비행(air show) 등이 있다.

- 3) 충돌경고/Mode C 경고를 억제시키는 메시지의 컴퓨터 입력은 관제사가 당해 경고를 인지하고, 필요한 조치를 이미 취했거나 취할 것이라는 것을 의미한다.
- 4) 사전 협의 없이 타 관제석의 충돌경고/Mode C 경고를 중지시키거나 억제 시켜서는 안 된다.

5-15-7 최저안전고도 경고의 억제

(Inhibiting Minimum Safe Altitude Warning)

가. 시계비행(VFR) 항공기와 계기비행(IFR) 비행계획을 취소한 항공기의 최저안전 고도경고(MSAW) 적용은 억제된다. 단, 그 항공기가 MSAW 기능의 활용을 특별히 요구하는 경우는 예외로 취급된다.

참고 : 10-2-7 악기상 상태하의 시계비행(VFR) 항공기

10-2-8 악기상 상태하의 시계비행(VFR) 항공기에 대한 레이더 업무지원

나. 저고도 경고는 관제석에서 중지시킬 수 있다. 이를 위한 메시지의 컴퓨터 입력은 관제사가 그 경고를 인지하고 필요한 조치를 이미 취했거나 취할 것이라는 의미이다.

5-15-8 항적 전시 일시 중지 기능(Track Suspend Function)

항적전시의 일시 중지기능은 체공장주 내 또는 최종접근구역에 인접하는 곳에서 항적자료군(data block)이 중복 전시되어 관제할 수 없는 상황이 발생할 때에만 사용하여야 한다. 항적 전시를 억제시킬 필요가 있을 때에는, 자동 고도자료가 전시 되지 않는 항적을 전시 억제시켜야 한다. 여전히 관제업무를 수행하기에 곤란한 상황일 경우에는 자동고도자료가 전시되는 항적도 전시 억제시킬 수 있다.

제 16 절 TPX-42 - 터미널(Terminal)

5-16-1 적용(Application)

TPX-42 장비가 설치된 각 레이더 시설에서는 가능한 한 국지 운영조건과 부합되는 장비를 사용하여야 한다.

5-16-2 책임(Responsibility)

이 장비의 사용으로 항공기의 레이더 식별, 그 식별의 지속 유지, 문자 및 숫자로 표시되는 레이더 비컨 항적의 레이더 이양 및 항공기 분리 등에 관한 관제사의 책임이 경감되는 것은 아니다.

5-16-3 용도(Function Use)

TPX-42는 다음과 같은 기능을 위하여 사용할 수 있다.

- 가. 항적자료군 붙이기 (tagging)
- 나. 고도 정보 전시 (altitude information)
- 다. 관제사간 협조 (coordination)
- 라. 항적 식별 확인 (target Identity confirmation)

5-16-4 시스템 운영 요건(System Requirement)

TPX-42 시스템은 다음과 같이 사용하여야 한다.

- 가. TPX-42 운영기구는 계획/비계획 운영 중단 정보를 인접 기구에 통보하여야 한다.
- 나. 실행 가능한 한, 모든 관제 항적에 항적자료군을 붙이는(tagging) 기능이 사용되어야만 한다.

5-16-5 전시되는 정보(Information Displayed)

- 가. 항적자료군 붙이기(tag) 기능의 억제는 장비의 최대 활용을 위하여 수립된 운영내규에 의거하여야 한다.
- 나. 지상 장비의 고장으로 인하여 자동 고도 전시자료와 조종사가 보고한 고도가 300피트 이상 반복적으로 차이가 나지 않는 한 모드 “C” 고도 정보의 전시를 억제하여서는 안 된다.

5-16-6 저고도 항적 경고 기능의 억제

(Inhibiting Low Altitude Alert System : LAAS)

시계비행(VFR) 항공기 또는 계기비행(IFR) 계획을 취소한 항공기에게는 저고도경고기능(LAAS)의 처리를 억제시키는 비컨코드를 배정하여야 한다. 단, 당해 항공기가 저고도 경고기능의 계속 활용을 별도로 요구하는 경우는 예외로 취급된다.

제 6 장 비레이더 절차(NON RADAR)

제 1 절 일반사항(General)

6-1-1 DME(Distance Measuring Equipment)

마일 단위에 근거한[DME(거리측정장비) 및/또는 LTD(Along Track Distance)] 절차 및 최저치는 조종사와 관제사 간 직접 무선 통신이 유지되는 경우에만 사용할 수 있다.

6-1-2 위치보고 미접수(Non-receipt Of Position Report)

항공기 분리에 영향을 미치는 위치보고를 접수하지 못했을 때에는 그 항공기의 픽스 통과 예정시간으로부터 5분 내에 보고를 받을 수 있도록 필요한 조치를 취하여야 한다.

참고 : 9-3-7 계기비행(IFR) 군 훈련경로

6-1-3 중복위치보고(Duplicate Position Report)

조종사에게 동일한 위치보고를 둘 이상의 항공교통관제기관에 보고하도록 요구하여서는 안 된다.

6-1-4 인접공항운영(Adjacent Airport Operation)

터미널(TERMINAL)

항적난기류(Wake Turbulence) 적용

대형 제트항공기/B757에게 관제업무를 제공하며 인접 공항들에 대한 관제 관할권을 지닌 항공교통관제기관은, 도착 또는 출발하는 IFR 항공기가 대형 제트항공기/B757의 진로 후면을 통과하게 될 경우에는 - “2분 시차 분리”를 적용한다. (그림 6-1-1 및 6-1-2참고)

그림 6-1-1 인접공항운영 - 도착

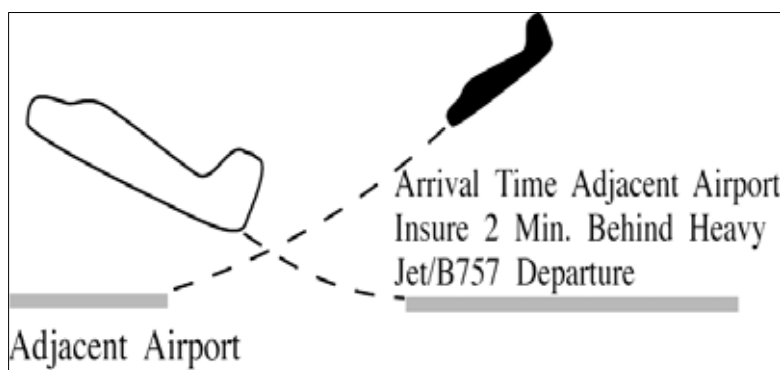
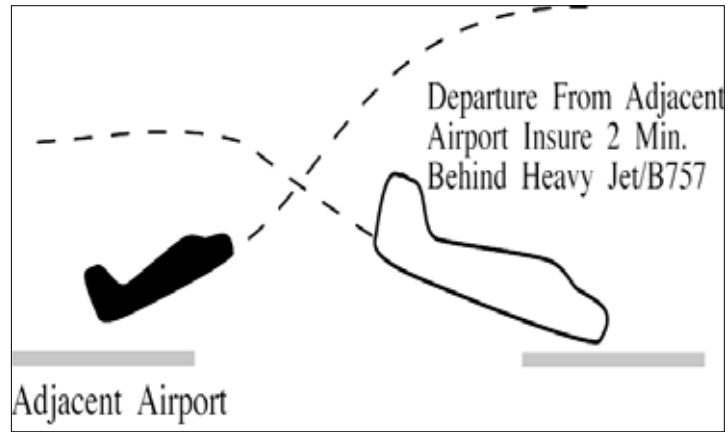


그림 6-1-2 인접공항운영 - 출발



6-1-5 도착 분리 최저치(Arrival Minima)

터미널(Terminal)

항적난기류(Wake Turbulence) 적용

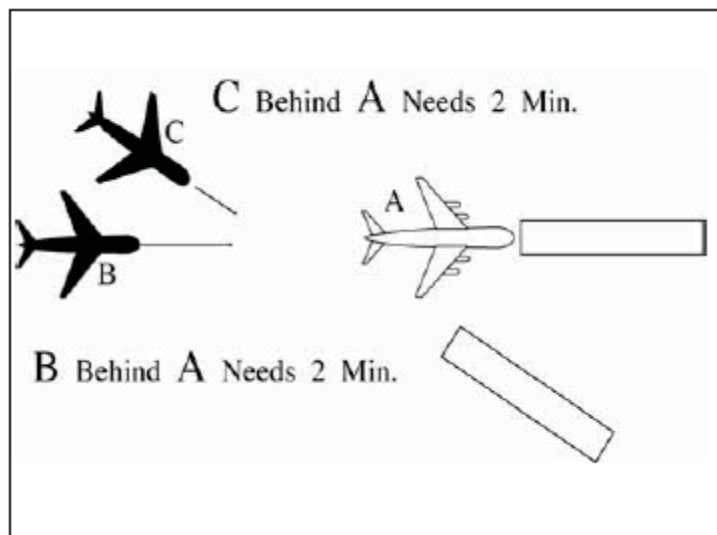
도착하는 대형 제트항공기/B757와 그 뒤를 따라 도착하는 계기비행(IFR) 항공기간에는, 다음의 경우 - “2분 시차 분리” 를 적용한다.

가. 동일활주로(대형 제트항공기/B757 뒤 소형항공기는 3분 적용)에 도착시

나. 2,500피트(760미터) 미만으로 분리된 평행활주로에 도착시

다. 예정된 비행로가 겹치게 될 것으로 예상되는 교차활주로에 도착 시 (그림 6-1-3 참고)

그림 6-1-3 대형제트기/B757 뒤에 착륙할 때 도착 분리 최저치



제 2 절 연속적인 출발항공기의 최초 분리 (Initial Separation Of Successive Departing Aircraft)

6-2-1 분기된 진로상의 최저치(Minima On Diverging Courses)

동일 또는 인접공항에서 이륙 후, 45도 이상으로 분기되는 방향으로 비행하게 되는 항공기 간에는 다음 중 하나의 최저치를 적용하여 분리를 취한다.

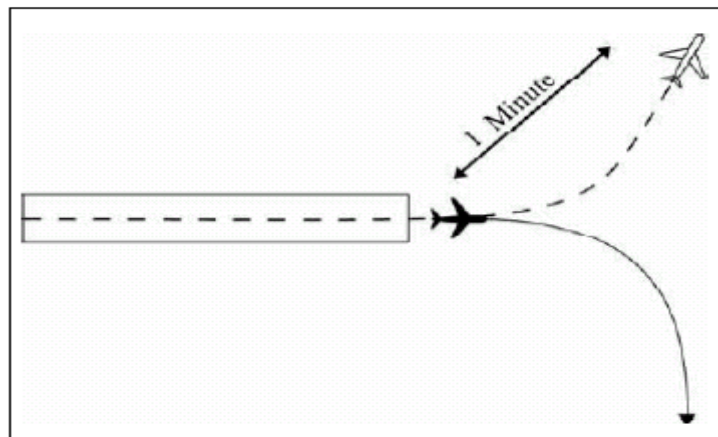
주기 1 : 연속적으로 이륙하는 항공기에 최초분리를 적용할 경우, 항공기의 알려진 기동 특성을 고려하여야 한다.

주기 2 : 한쪽 또는 양쪽 출발표면이 헬리패드일 때, 헬리콥터의 이륙진로를 활주로 중앙선에 비교할 수 있는 참고점으로, 헬리패드 중앙을 활주로 중단(threshold)으로 사용한다.

가. 항공기가 서로 벌어지는 진로 상으로 비행할 경우

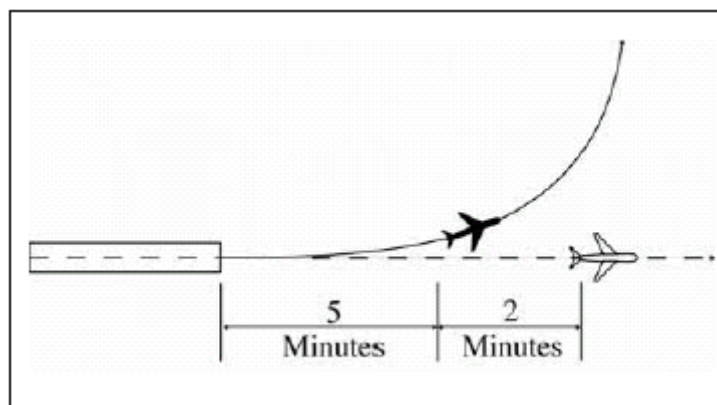
1) 이륙 후 곧 진로가 분기될 때 : 진로가 분기될 때까지 1분 적용(그림 6-2-1 참고)

그림 6-2-1 분기된 진로상의 최저치



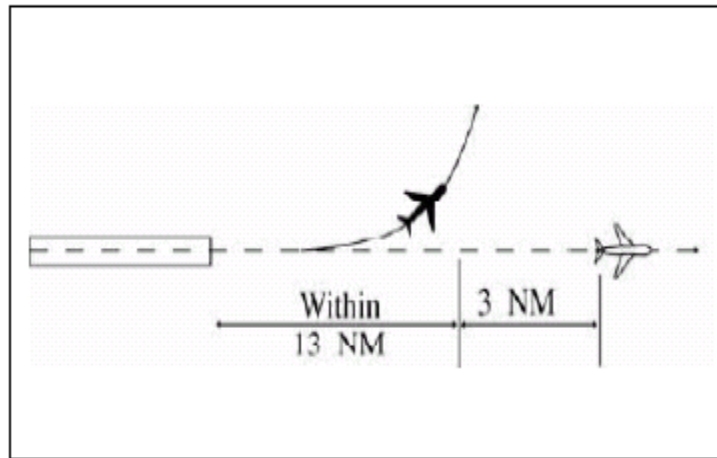
2) 이륙 후 5분 이내에 진로가 분기될 때 : 진로가 분기될 때까지 2분 적용(그림 6-2-2 참고)

그림 6-2-2 분기된 진로상의 최저치



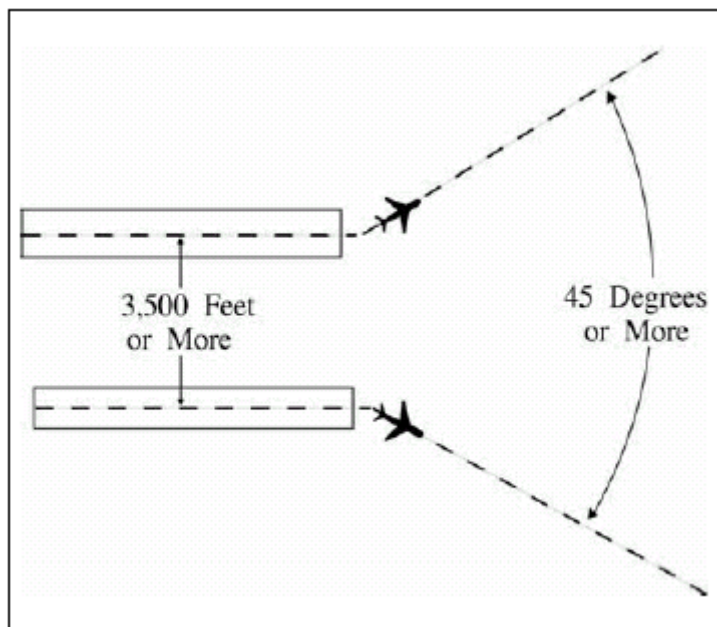
- 3) 이륙 후 DME/LTD로 13마일 이내에서 진로가 분기될 때 : 진로가 분기될 때 까지 3마일 적용(그림 6-2-3 참고).

그림 6-2-3 분기된 진로상의 최저치



- 나. 터미널(Terminal) : 활주로 중앙선간 간격이 3,500피트(1,070미터) 이상인 다른 평행 활주로로부터 같은 방향으로 이륙하는 항공기간 - 이륙 후 즉시 분기되는 진로로 비행한다면 동시 이륙을 허가할 수 있다. (그림 6-2-4 참고)

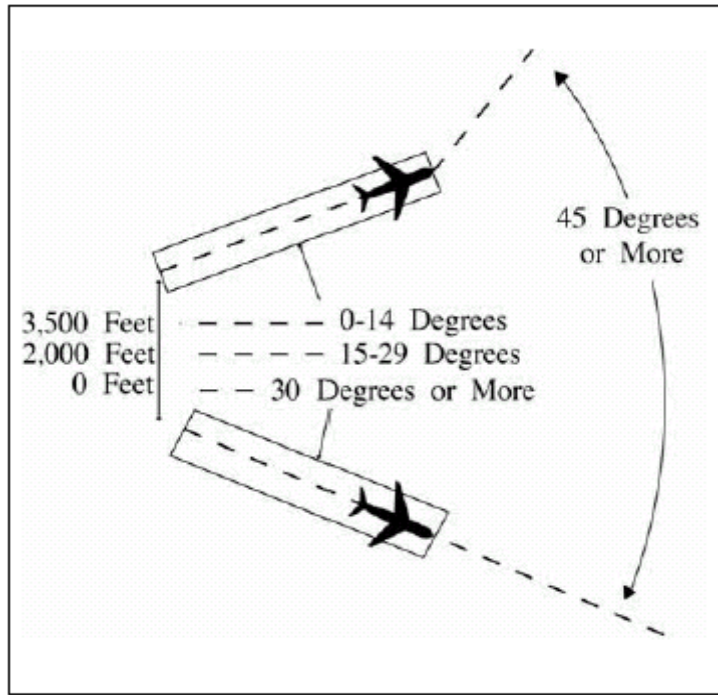
그림 6-2-4 분기된 진로상의 최저치



- 다. 터미널(Terminal) : 서로 분기된 활주로로부터 이륙 후 즉시 분기되는 진로 상으로 비행하는 항공기간 (그림 6-2-5 참고).

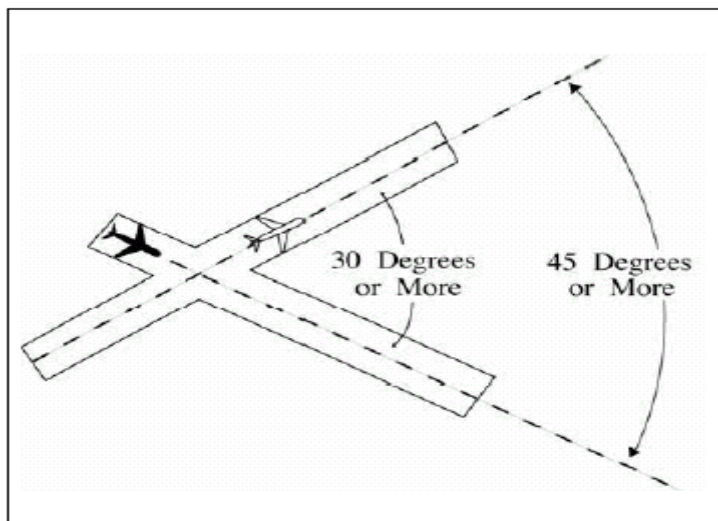
- 1) 교차하지 않는 활주로 : 다음의 하나가 충족되는 경우 동시이륙을 허가 한다.

그림 6-2-5 분기된 진로상의 최저치



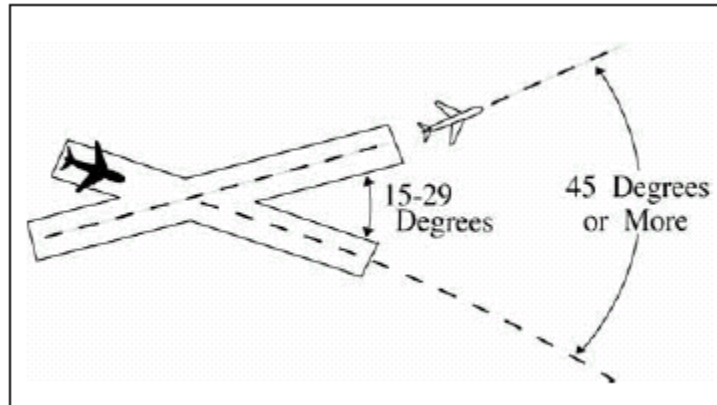
- 가) 활주로가 30도 또는 그 이상으로 벌어져 있을 때
- 나) 적어도 이륙시작지점과 그 이후의 활주로 중앙선간 거리가 다음 거리인 경우
- (1) 활주로 중앙선간의 거리가 최소한 2,000피트(600미터)이고 활주로가 15도 이상에서 29도 이하로 서로 분기될 때
 - (2) 활주로 중앙선간의 거리가 최소한 3,500피트(1,070미터)이고 활주로가 15도 미만으로 서로 벌어져 있을 때
- 2) 교차하는 활주로 : 선행 항공기가 활주로 교차점을 통과하고 다음의 조건이 충족될 때, 뒤따르는 항공기의 출발을 허가한다.
- 가) 활주로가 30도 또는 그 이상으로 분기될 때(그림 6-2-6 참고)

그림 6-2-6 분기된 진로상의 최저치



나) 활주로가 15도 이상에서 29도 이하까지 분기되고, 선행 항공기가 선회를 시작할 때(그림 6-2-7 참고)

그림 6-2-7 분기된 진로상의 최저치



6-2-2 동일진로를 따르는 항공기 간 최저치(Minima On Same Course)

뒤따르는 항공기가 동일진로 상의 선행 항공기 배정고도를 통과하여 상승하는 경우, 뒤따르는 항공기가 선행항공기의 배정된 고도를 통과할 때까지 두 항공기가 DME 장착 항공기/간/LTD를 이용하는 RNAV 장착 항공기/간/DME 항공기가 10,000ft 이하에 있거나 DME 시설로부터 10마일 밖에 있을 경우 DME와 LTD 장착 항공기 사이에는 “최소 5마일 거리” 분리를 적용하고, 그 이외 항공기 사이에는 “최소 3분 시차 분리”를 적용한다. (그림 6-2-8 및 6-2-9 참조)

그림 6-2-8 동일 진로상의 최저치

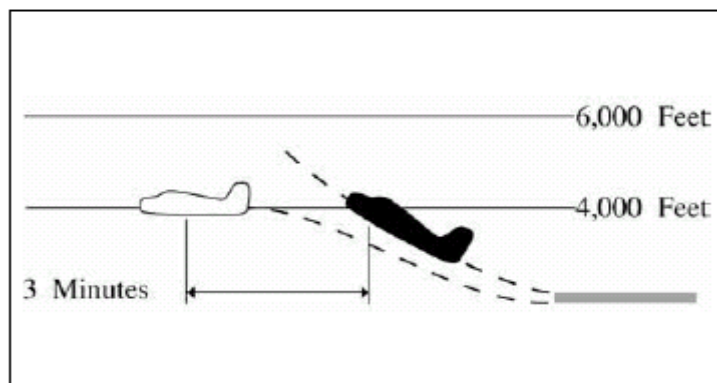
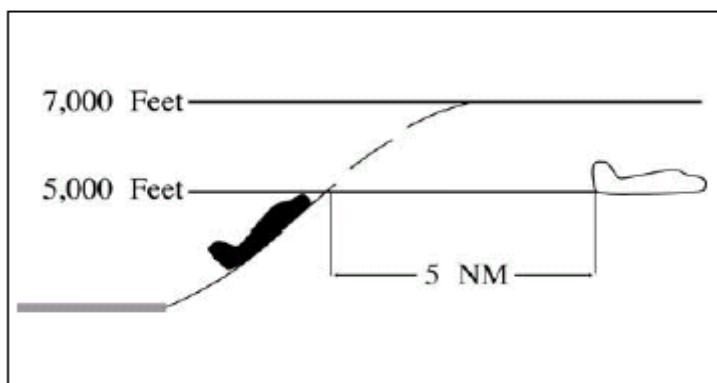


그림 6-2-9 동일 진로상의 최저치



제 3 절 출발 및 도착 항공기간 최초 분리

(Initial Separation of Departing and Arriving Aircraft)

6-3-1 분리 최저치(Separation Minima)

이륙하는 항공기와 같은 공향으로 계기접근을 하는 항공기 간에는 두 항공기 간 수직 또는 횡적 분리가 취해질 때까지, 다음 중 하나의 최저 분리간격을 적용한다.

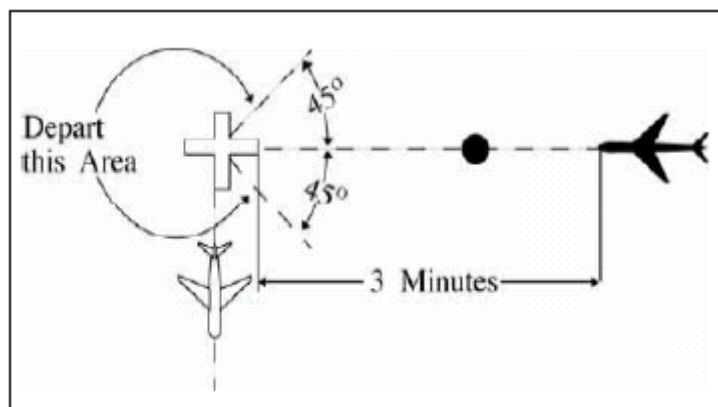
가. 터미널(Terminal) : 이륙방향이 최종접근 진로와 정반대되는 방향으로부터 최소한 45도 이상의 차이가 나는 경우, 도착하는 항공기가 공향으로부터 4마일 이상 떨어진 입항 픽스(inbound fix)를 통과하기 전에 출발 항공기를 이륙시켜야 한다.

나. 터미널(Terminal) : 이륙방향이 위 “가” 가 아닌 경우, 도착하는 항공기가 공향으로부터 4마일 이상 떨어진 입항픽스(inbound fix)를 통과하기 전에, 출발하는 항공기가 최종접근 진로와 정반대되는 진로로부터 적어도 45도 이상의 차이가 나는 진로 상으로 비행할 수 있도록 이륙시켜야 한다.

다. 터미널(Terminal) : 적절한 픽스가 없어서 위 “가” 또는 “나” 를 적용할 수 없을 때, 그리고 접근관제업무가 제공되지 않는 공향인 경우, 다음 “라” 또는 “마” 를 적용하여야 한다.

라. 이륙방향이 최종접근 진로와 정반대 방향으로부터 45도 이상 차이가 나는 경우, 도착 항공기의 공향 도착예정시간 3분전에 출발항공기를 이륙시켜야 한다.(그림 6-3-1 참고)

그림 6-3-1 분리 최저치



마. 이륙방향이 위 “라” 이외인 경우, 도착하는 항공기의 공향 도착예정시간 5분전 또는 절차선회를 시작하기 전까지 출발항공기가 최종접근 진로와 정반대되는 방향으로부터 최소한 45도 이상 차이가 나는 진로 밖으로 비행할 수 있도록 이륙시켜야 한다(그림 6-3-2 및 6-3-3 참고).

그림 6-3-2 분리 최저치

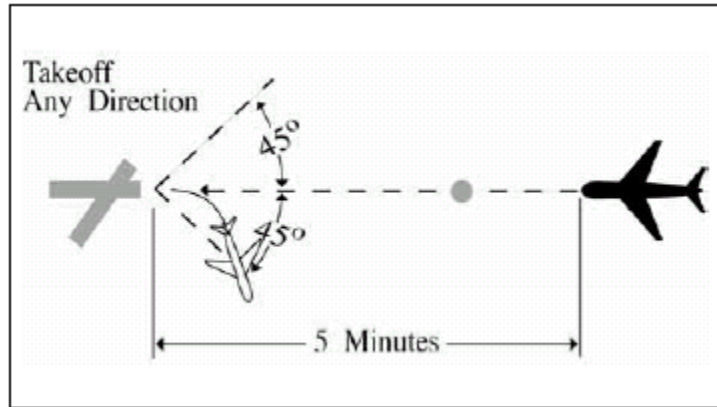
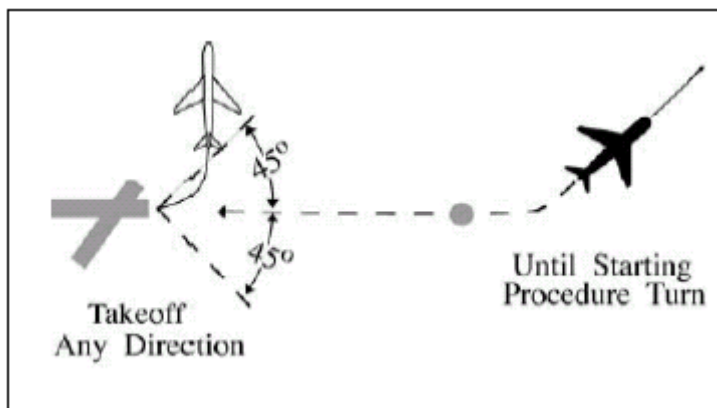


그림 6-3-3 분리 최저치



제 4 절 종적 분리(Longitudinal Separation)

6-4-1 적용(Application)

다음 중 하나의 적절한 방법으로 비행을 허가하여, 상대 항공기와 종적분리를 취하여야 한다.

가. 특정 시간에 이륙하도록 할 것

나. 특정 시간에 특정 픽스에 도착하도록 할 것

관제용어 : CROSS (픽스) AT OR BEFORE (시간).

CROSS (픽스) AT OR AFTER (시간).

다. 특정 시간까지 픽스에서 체공하도록 할 것

라. 특정 시간 또는 픽스에서 고도를 변경하도록 할 것

참고 : 4-5-7 고도정보

6-4-2 동일, 수렴, 교차진로 항공기 간 최저분리

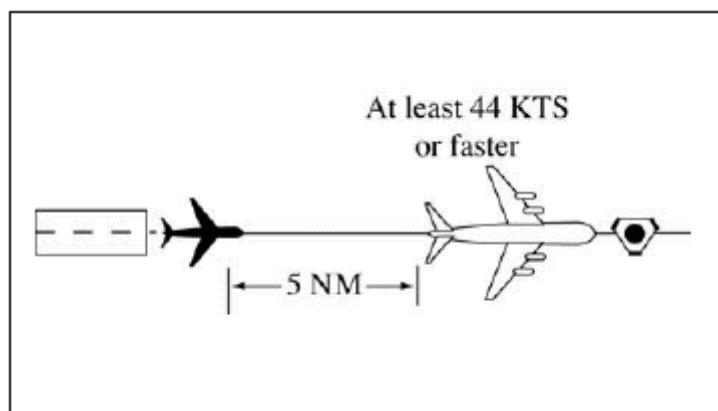
(Minima on Same, Converging, Crossing Courses)

다음과 같은 최저 시간 또는 거리간격으로 동일진로, 수렴진로, 교차진로로 비행하는 항공기 간 상호 분리되도록 하여야 한다.

가. 선행 항공기가 뒤따라가는 항공기의 속도보다 최소 44노트 이상 빠를 때 - DME 장착항공기 간, LTD를 이용하는 RNAV 장착항공기 간, DME 항공기가 10,000피트 이하에 있거나 DME 시설로부터 10마일 밖에 있는 경우, DME 장착 항공기와 LTD 장착항공기 간 5마일 또는 기타 다음 중 하나의 조건이 충족되는 경우, 최소 3분 분리를 취하여야 한다.

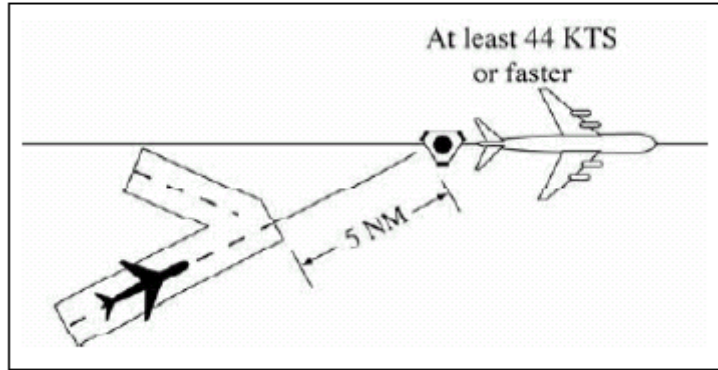
1) 뒤따라 이륙하는 항공기가 같은 공항 또는 인접 공항에서 이륙한 선행 항공기를 뒤 따를 때 (그림 6-4-1 참고)

그림 6-4-1 동일 진로에서 44KTS 이상 빠를 때 분리 최저치



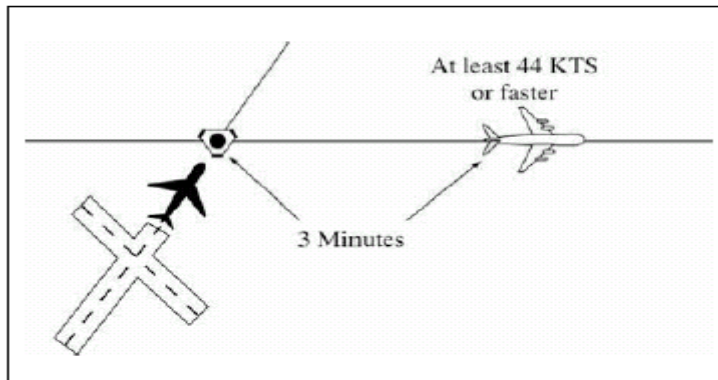
2) 이륙하는 항공기가, 이륙 공항의 픽스 상공을 통과했다고 보고한 선행 항공로 비행 항공기를 뒤따를 때(그림 6-4-2 참고)

그림 6-4-2 수렴진로에서 44KTS 이상 빠를 때 분리 최저치



- 3) 뒤따라 항공로 비행을 하는 항공기가, 동일 픽스 상공을 통과했다고 보고한 선행 항공로 비행 항공기를 뒤 따를 때(그림 6-4-3 참고)

그림 6-4-3 교차진로에서 44KTS 이상 빠를 때 분리 최저치



나. 선행 항공기가 뒤따르는 항공기의 비행 속도보다 최소한 22KTS 이상 빠를 때 - 다음 중 하나의 조건이 충족되는 경우, DME 장착 항공기간/LTD를 이용하는 RNAV 장착 항공기간/DME 항공기가 10,000피트 이하에 있거나 DME 시설로부터 10마일 밖에 있을 경우, DME와 LTD 장착 항공기 간에는 “최소 10마일 거리” 분리를 적용하고, 그 밖의 항공기간에는 “5분 시차분리” 를 적용한다.

- 1) 뒤따라 출발하는 항공기가, 같은 공항 또는 인접한 공항에서 먼저 출발한 선행 항공기를 뒤 따를 때(그림 6-4-4 참고).
- 2) 출발하는 항공기가, 출발 공항의 픽스 상공을 통과했다고 보고한 선행 항공로 비행 항공기를 뒤 따를 때(그림 6-4-5 참고).

그림 6-4-4 동일 진로에서 22KTS 이상 빠를 때 분리 최저치

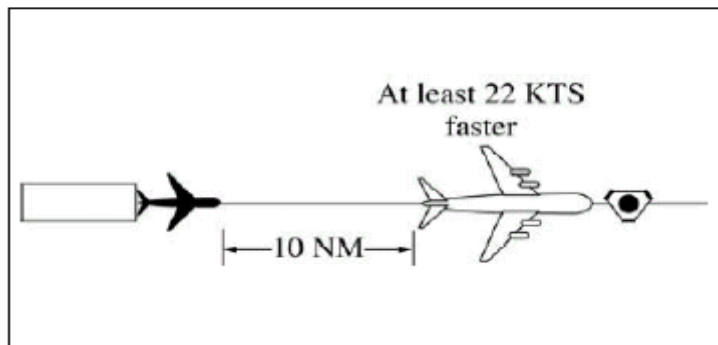
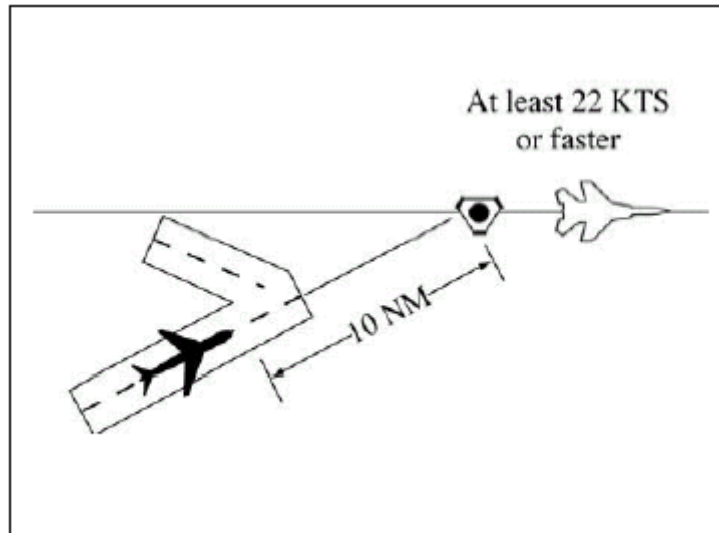
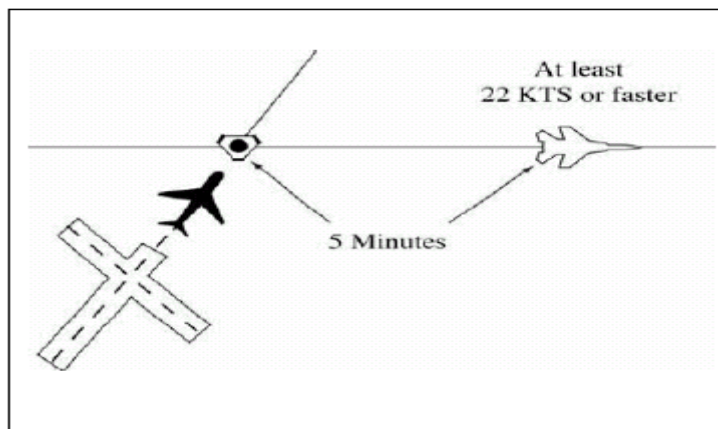


그림 6-4-5 수렴 진로에서 22KTS 이상 빠를 때 분리 최저치



- 3) 항공로 비행을 하는 항공기가, 동일 픽스 상공을 통과했다고 보고한 선행 항공로 비행 항공기를 뒤 따를 때(그림 6-4-6 참고)

그림 6-4-6 교차진로에서 22KTS 이상 빠를 때 분리 최저치



다. 한 항공기가 다른 항공기의 고도를 통과하여 상승 또는 강하할 때

- 1) DME 장착 항공기 간/LTD를 이용하는 RNAV 장착 항공기 간/DME 항공기가 10,000피트 이하에 있거나 DME 시설로부터 10마일 밖에 있을 경우, DME와 LTD 장착 항공기 간 - 선행항공기가 강하하거나 뒤따라가는 항공기가 상승하는 경우, 10마일 분리를 적용한다.(그림 6-4-7 및 6-4-8 참고)

그림 6-4-7 다른 항공기의 고도를 통과하여 강하할 때 DME 분리치

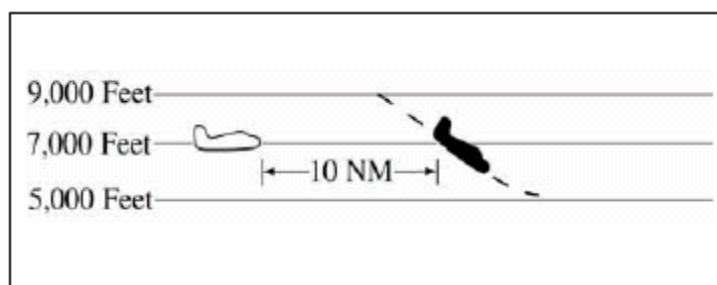
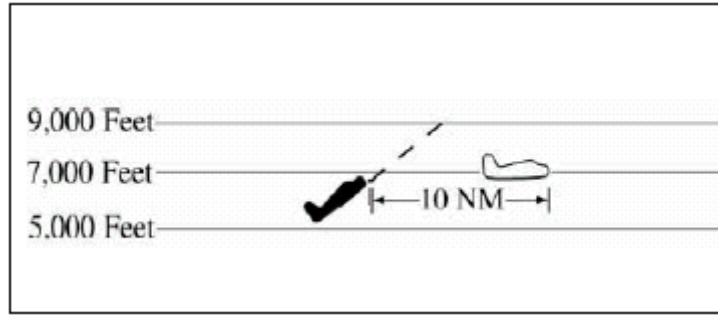


그림 6-4-8 항공기의 고도를 통과하여 상승할 때 DME 분리치



- 2) 기타 항공기간 - 다음 조건이 모두 충족되는 경우, 5분 분리를 적용한다.(그림 6-4-9 및 6-4-10 참고)

그림 6-4-9 다른 항공기의 고도를 통과하여 강하할 때 시차 분리

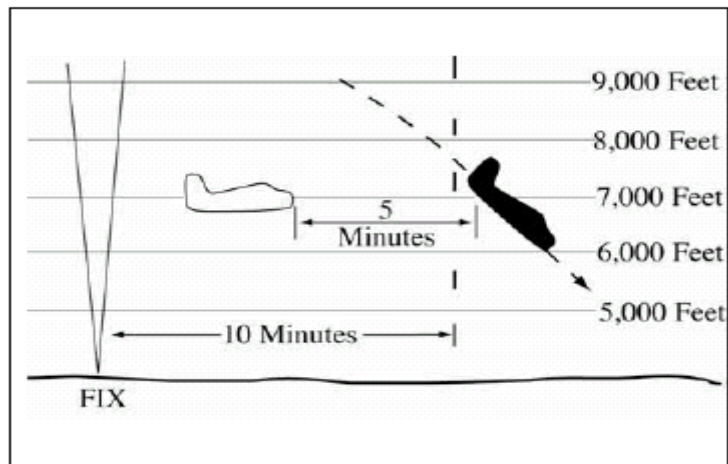
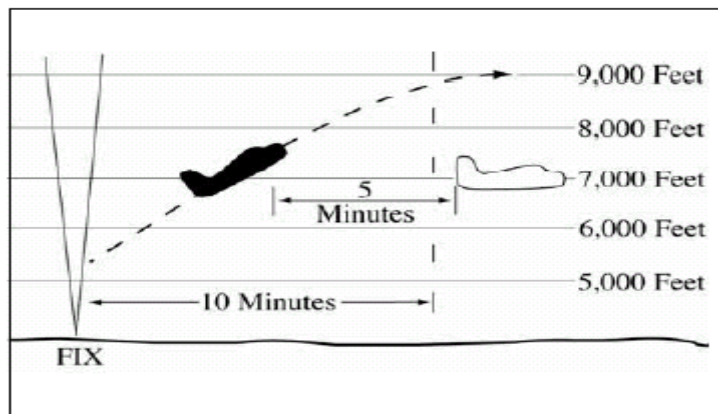


그림 6-4-10 다른 항공기의 고도를 통과하여 상승할 때 시차 분리



- 가) 강하하는 항공기가 선행하거나, 상승하는 항공기가 뒤따라가는 경우
- 나) 고도 변경이 시작될 당시 두 항공기간의 수직 간격이 4,000피트 이내 이어야 한다.
- 다) 앞서가는 항공기가 통과한 픽스를 뒤따르는 항공기가 통과한 후, 10분 이내에 고도 변경이 시작되거나 지정된 시간에 동일 픽스 통과를 허가하였을 때

3) 비행로의 폭이 8마일 이하인 RNAV 비행로에서 비행하는 지역항법 항공기 간 - 다음 조건이 충족될 때, 최소 10마일 거리분리를 적용한다.

가) 강하하는 항공기가 선행하거나, 상승하는 항공기가 뒤따르는 경우

나) 고도 변경이 시작될 당시 두 항공기간의 수직 간격(비행고도 차이)이 4,000피트 이내 이어야 한다.

라. “가”, “나”, “다”의 조건이 충족되지 않은 경우 - DME 장착 항공기간/LTD를 이용하는 RNAV 장착 항공기 간/DME 항공기가 10,000피트 이하에 있거나 DME 시설로부터 10마일 밖에 있는 경우, DME와 LTD 장착 항공기 간에는 “20마일 거리분리”, 기타 항공기 간에는 “10분 시차 분리”를 적용한다.(그림 6-4-11, 6-4-12, 6-4-13, 6-4-14, 6-4-15 및 6-4-16 참고)

그림 6-4-11 동일 진로에서의 분리 최저치

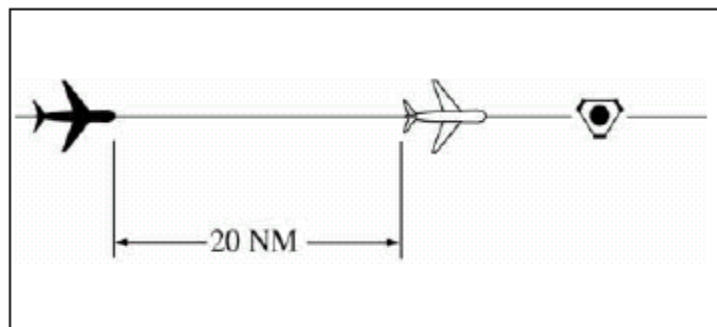


그림 6-4-12 교차진로에서의 분리 최저치

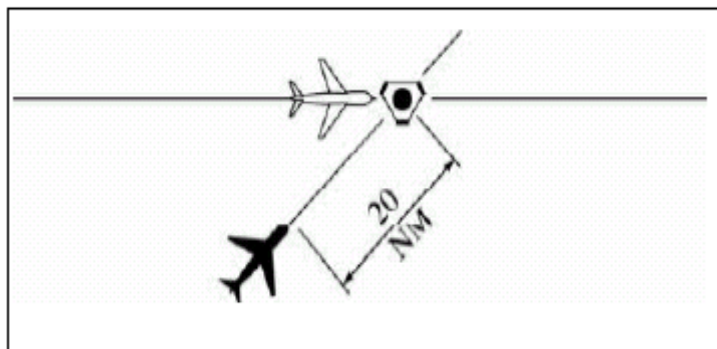


그림 6-4-13 동일 진로에서의 분리 최저치

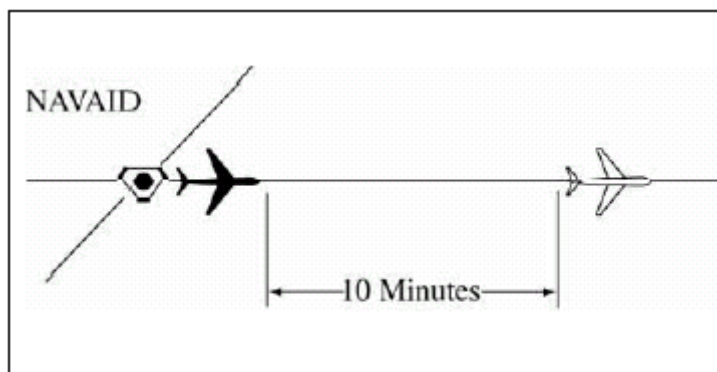


그림 6-4-14 교차진로에서의 분리 최저치

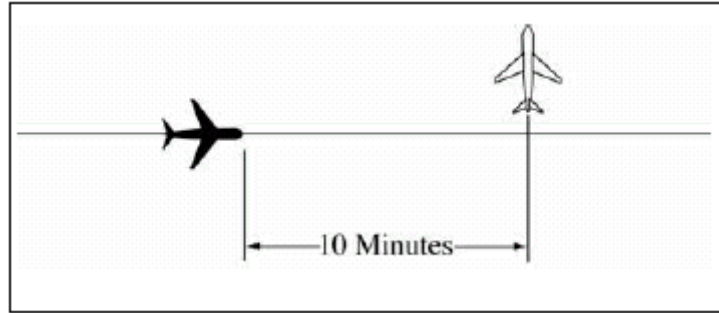


그림 6-4-15 다른 항공기의 고도를 통과하여 상승할 때의 분리

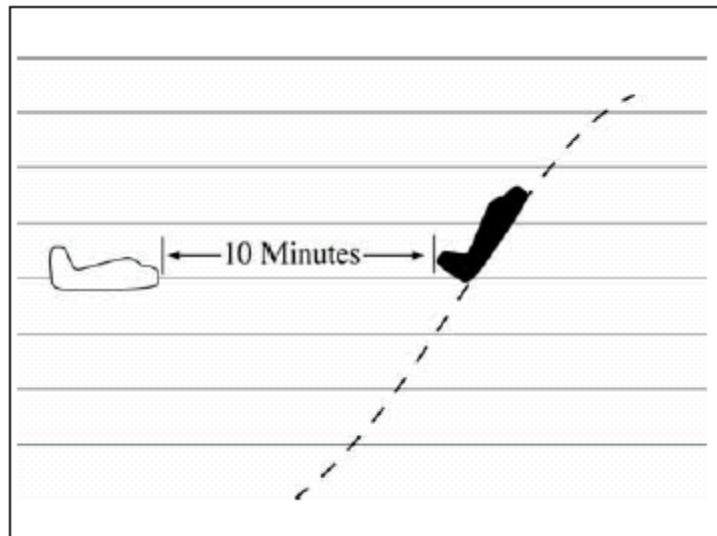
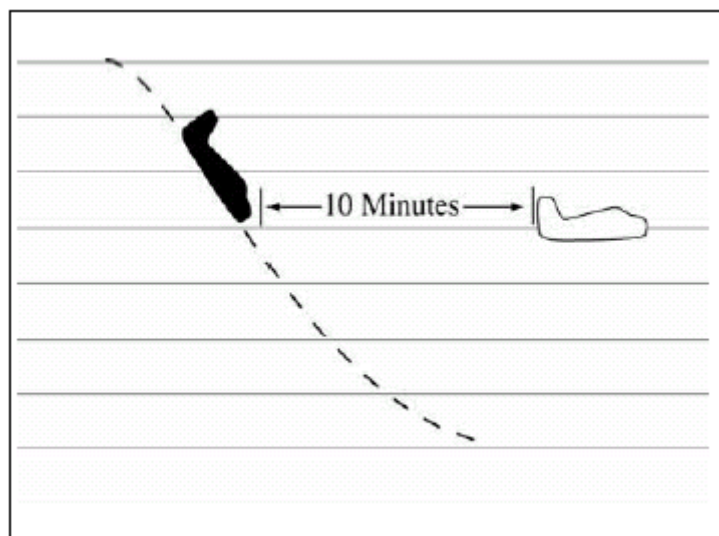


그림 6-4-16 다른 항공기의 고도를 통과하여 강하할 때의 분리



마. DME/LTD를 사용하는 항공기와 DME/LTD를 사용하지 않는 항공기간 - 다음 조건이 모두 충족될 경우, “최소 30마일 거리분리”를 적용한다.(그림 6-4-17 및 6-4-18 참고)

그림 6-4-17 동일진로에서의 분리 최저치

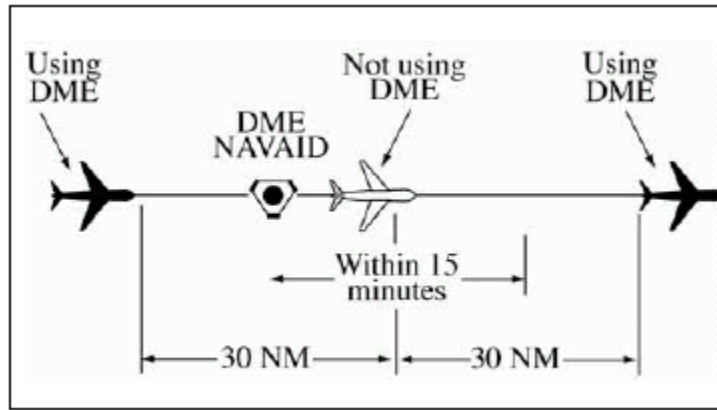
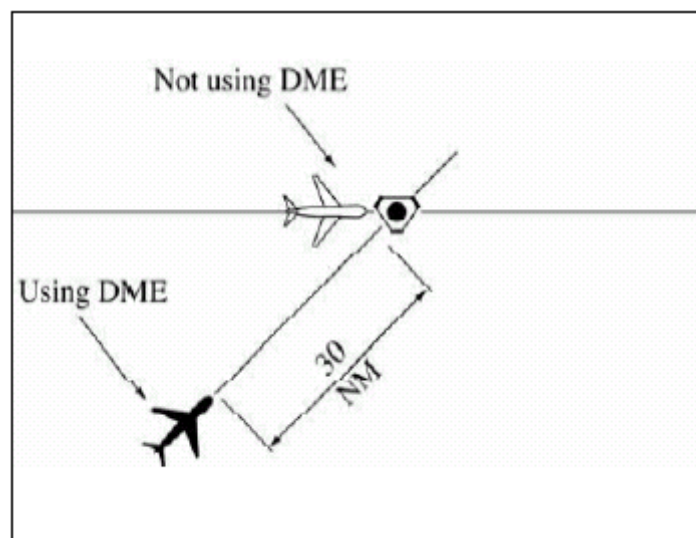


그림 6-4-18 교차진로에서의 분리 최저치

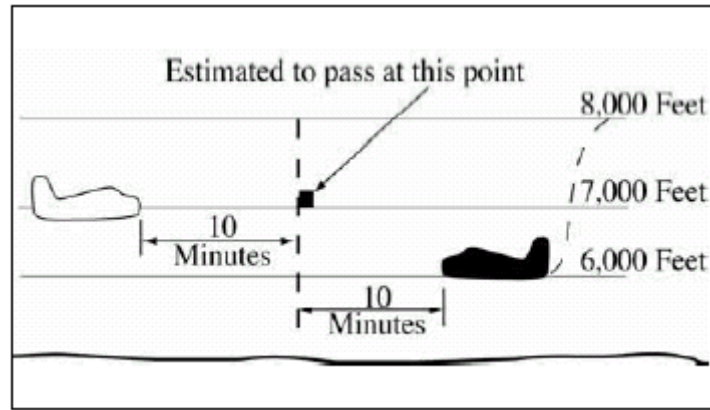


- 1) DME/LTD를 사용하는 항공기가 DME/LTD를 사용하지 않는 항공기로부터 보고된 동일 항행안전시설(NAVAID)/WAYPOINT로부터 거리 정보를 얻을 수 있는 경우
- 2) DME/LTD를 사용하지 않는 항공기가 당해 항행안전시설로부터 15분 비행 거리 내에 있을 경우

6-4-3 반대진로 항공기간 분리 최저치(Minima On Opposite Courses)

상호 반대진로로 비행하는 두 항공기 간에는 두 항공기가 상호 통과할 것으로 예상되는 시각 10분전부터 10분 후까지 각기 다른 고도를 배정하여 수직분리를 취한다. (그림 6-4-19) 단, 다음 중 하나의 조건이 충족된 이후, 수직분리를 중단할 수 있다.

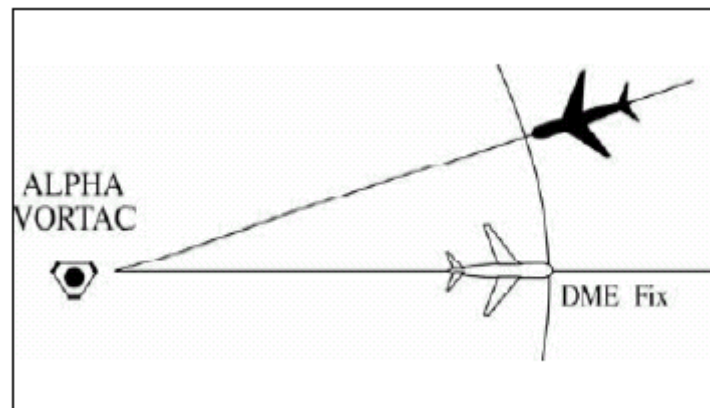
그림 6-4-19 반대 진로에서의 분리 최저치



주기 : 본 조항에 기술된 분리기준 적용을 위하여, DME “사선거리 영향(slant-range effect)” 으로 참고 시설에 근접하여 확대된 RNAV 비행로 공역의 확장된 부분을 고려하지 않는다.

가. 상호 통과할 항행안전시설의 DME 픽스 또는 WAYPOINT를 두 항공기 모두 통과했다고 보고한 때(그림 6-4-20 참고)

그림 6-4-20 반대 진로에서의 분리 최저치



주기 : 동일 항공로 또는 동일 레디얼을 따라 정반대 방향으로 비행하는 항공기 간에만 이 절차의 적용이 제한된 것은 아니다. 이 절차는 동일 항행안전 시설에 의하여 형성되는 분기된 항공로 또는 레디얼을 따라 비행하는 항공기 간에도 적용된다.

나. 두 항공기가 동일 교차지점(Intersection)/WAYPOINT를 통과했다고 보고하고, 두 항공기 간격이 최소한 3분 이상 떨어졌을 때

다. 두 RNAV 이용 항공기가 동일 위치를 통과했다고 보고하고, 비행로 폭이 8마일 이하인 비행로를 따라 비행하는 경우, 두 항공기간 최소 8마일 간격이 취해진 후 및 확장된 비행로(expanded route)를 따라 비행하는 경우, 최소 18마일 간격이 취해진 이후에 수직분리를 중단할 수 있다. 그러나 130마일 이상의 항행안전 시설 가용 제한 거리의 연장을 필요로 하는 곳에 설정된 비행로를 따라 비행하는 항공기 사이에는 두 항공기가 상호 통과하고, 최소 30마일 간격 유지 후, 수

직분리를 중단할 수 있다.

라. RNAV 이용 항공기와 VOR을 이용하여 비행하는 항공기 간에는 두 항공기가 동일 위치를 통과했다고 보고하고 RNAV 항공기가 비행로 폭이 8마일 이하인 비행로를 따라 비행하는 경우에는 보고한 위치를 지나서 “최소 4마일” 간격일 때, 그리고 연장된 비행로를 따라 비행하는 경우에는 보고 위치로부터 최소 9마일 간격일 때, 수직 분리를 중단할 수 있다. 그러나 130마일 이상의 항행안전시설 가용 제한거리의 연장을 필요로 하는 곳에 설정된 비행로를 따라 비행하는 항공기 간에는 “최소 15마일” 또는 “3분 비행 거리” 중 더 큰 거리만큼 간격 유지 후 수직분리를 중단할 수 있다.

6-4-4 조종사에 의한 분리(Separation By Pilot)

동일 진로로 비행하는 항공기 조종사들이 서로 동의하고 두 조종사간에 직접 무선교신(direct radio communication)이 가능한 경우, 뒤따르는 항공기에게 선행 항공기와 최소 10분 시차 분리 또는 최소 20마일 거리 분리(DME 장착 항공기간/LTD를 이용하는 RNAV 장착 항공기간/DME 항공기가 10,000피트 이하에 있거나 DME 시설로부터 10마일밖에 있는 경우, DME와 LTD 장착 항공기 간에는)의 유지를 허가할 수 있다.

관제용어 : MAINTAIN AT LEAST ONE ZERO MINUTE/TWO ZERO MILES SEPARATION FROM (항공기 호출부호).

6-4-5 VOR 항공로 / 비행로를 따라 비행하는 지역항법 항공기 (RNAV Aircraft Along VOR Airways/Routes)

VOR 항공로/비행로를 따라 비행하는 RNAV 항공기에게 DME 분리를 적용할 때에는 그 조종사에게 DME 거리를 사용하도록 조언하여야 한다.

관제용어 : USE DME DISTANCES.

주기 : 사선거리 보정(slant-range correction) 능력을 지닌 지역항법장비로부터의 LTD(Along Track Distance)는 DME 직접 판독 거리와 일치하지 않는다.

제 5 절 횡적 분리(Lateral Separation)

6-5-1 분리 방법(Separation Methods)

다음 중 한 가지의 방법으로 항공기를 분리한다.

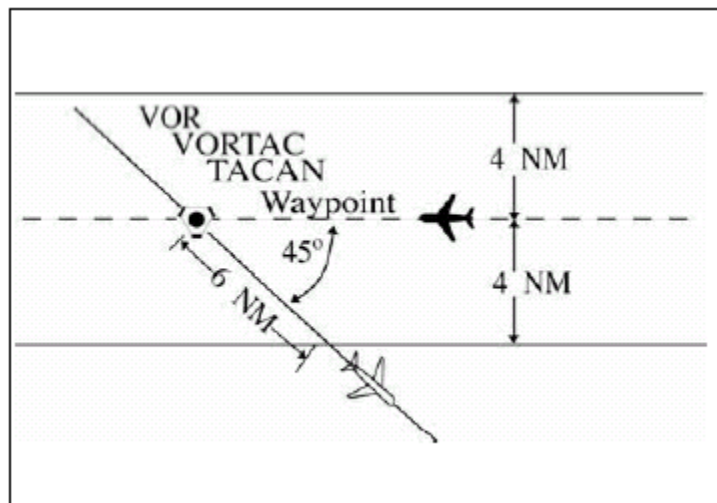
- 가. 항공로나 비행로의 폭 또는 보호구역이 상호 겹치지 않는 다른 항공로/비행로를 허가한다.
- 나. FL200 이하의 고도로 비행하는 항공기에게 육안 식별 또는 항행안전시설을 참조하여 결정되는 각각 다른 지리적 위치로 비행하여 보고하도록 하거나 동 위치에서 체공을 허가한다.
- 다. 체공장주 보호구역이 서로 겹치지 않거나, 체공장주 보호구역과 기타 다른 보호구역이 서로 겹치지 않는 각각 다른 픽스 상공에서 체공을 허가한다.
- 라. 출발하는 항공기를 각각 최소 45도 이상 분기되는 비행 기수방향(heading)으로 비행을 허가한다.

6-5-2 분기 레디얼 상의 최저치(Minima On Diverging Radials)

가. 다음의 경우, 두 항공기 간 분리가 취해진 것으로 간주한다.

- 1) 동일 항행안전시설로부터 최소 15도 각도로 분기되는 각각 다른 radial을 따라 비행하는 항공기중, 한 항공기가 다른 항공기를 위하여 보호되어야 하는 공역을 통과하면, 두 항공기는 서로 횡적으로 분리되어진 것으로 간주한다.

그림 6-5-1 분기 레디얼 상의 최저치



- 2) VOR/DME가 아닌 다른 항행안전시설에 의한 동일 WAYPOINT로부터 최소 15도 각도로 분기되는 각각 다른 TRACKS를 따라 비행하는 항공기중, 한 항공기가 다른 항공기의 보호공역을 통과한 경우, 두 항공기 간 상호 횡적으로 분리된 것으로 간주한다.

주기 : 이 절차는 분기하는 항공기 뿐만 아니라, 수렴하는 항공기 간에도 적용된다.(그림 6-5-1 참고). 항행안전시설/WAYPOINT로부터 6마일

떨어진 지점에 있는 항공기는 6마일 지점에 도착할 때까지 상대 항공기와 수직분리가 되어 있어야 한다. 반대진로로 항행안전시설을 향하여 비행하는 항공기가 6마일 지점을 통과할 때까지 전자의 항공기와 수직분리가 취해져야 한다. GPS 장비의 특성에 따라 마지막 waypoint로 부터(from)의 tracking 자료보다 “to” tracking 자료를 받기 때문에 다음 waypoint에 관하여 참조되는 통과제한 사항을 발부한다.

나. 보호되어져야 하는 구역으로부터 항공기를 분리시키기 위한 여러 가지 분기각에 대한 요구되는 거리를 결정하려면 표 6-5-1 및 6-5-2를 사용하여야 한다. 두 분기각 값의 사이에 해당하는 각도일 경우에는 더 낮은 값과 연계되어 있는 거리값을 사용하여야 한다.

표 6-5-1 NON-DME 이탈거리 최저치

이탈(각도)	거리(NM)
15	16
20	12
25	10
30	8
35	7
45	6
55	5
90	4
(주기) : 목록은 Non-DME 적용시	

표 6-5-2 이탈거리 최저치

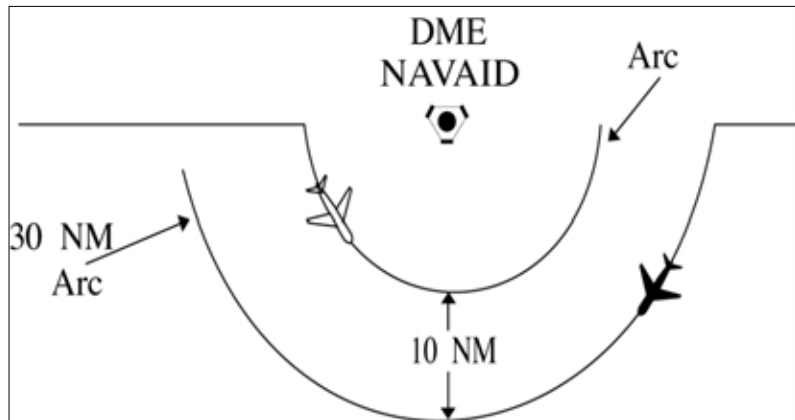
이탈(각도)	거 리(NM)	
	FL 220 이하	FL 220 - 450
15	17	18
20	13	15
25	11	13
30	9	11
35	8	11
45	7	11
55	6	11
90	5	11
(주기) : 목록표는 DME 사선거리 오차에 대한 DME 적용 및 수정시		

주기 : 항행안전시설 표고위로 3,000피트 이하에 대하여는 DME 사선거리 오차가 무시 가능한 정도이므로 표 6-5-1를 사용할 수 있다.

6-5-3 DME에 의한 원호비행 최저치 (DME ARC Minima)

DME를 사용하는 항공기에게 다음의 최저 횡적 거리간격을 두고 항행안전시설의 원호를 따라 비행하도록 함으로써, DME 횡적분리를 취하여야 한다.(그림 6-5-2 참고)

그림 6-5-2 DME ARC 최저치



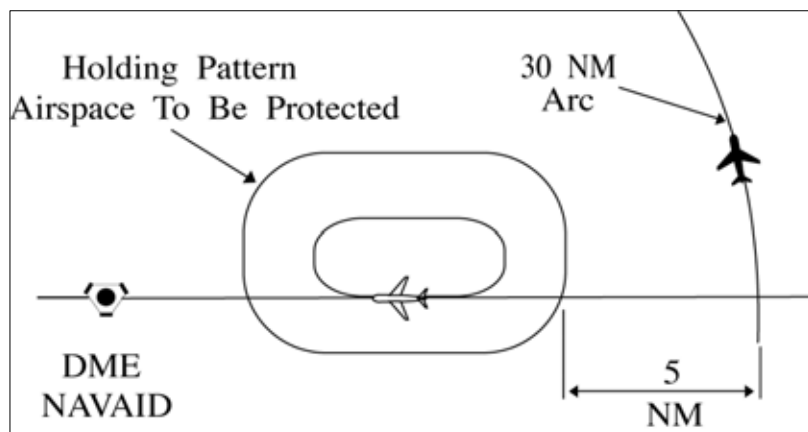
참고 : 2-5-2 항행안전시설

가. 비행방향에 관계없이 동일 항행안전시설의 각각 다른 원호상을 비행하는 항공기 간에는 다음의 최소 거리 간격을 적용 한다.

- 1) 항행안전시설로부터 35마일 이내에서 비행한다면 - 10마일
- 2) 항행안전시설로부터 35마일 밖에서 비행한다면 - 20마일

나. 어떤 항행안전시설의 원호(Arc) 상을 비행하는 항공기와 기타 보호되어야할 공역 경계선 간에는 다음의 최저 거리 간격을 적용 한다. (그림 6-5-3 참고)

그림 6-5-3 DME ARC 최저치



주기 : 보호되어야할 공역이란 군작전공역(MOA), 체공장주, 항공로/비행로, ATCAA, 경고구역, 비행제한/비행금지공역 등을 말한다.

- 1) 항행안전시설로부터 35마일 이내에서 비행한다면 - 5마일
- 2) 항행안전시설로부터 35마일 밖에서 비행한다면 - 10마일

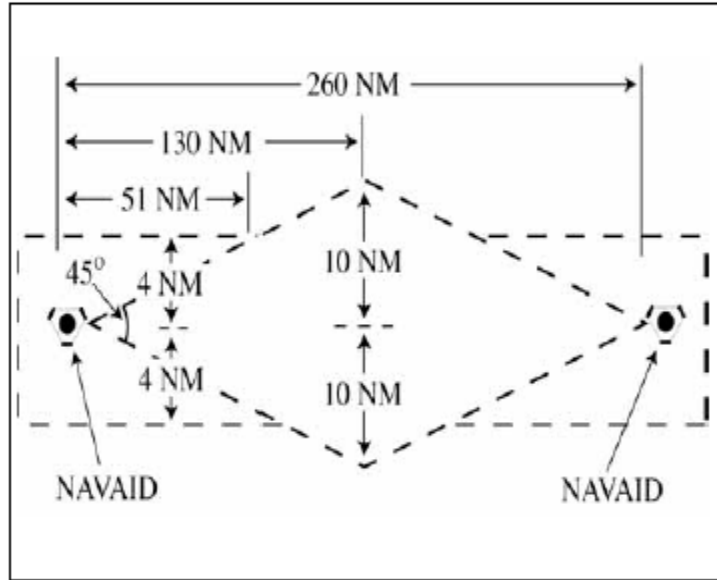
관제용어- VIA (마일수) MILE ARC (방향) OF (DME 시설의 명칭).

6-5-4 항공로/비행로로 설정되지 않은 비행로상의 최저치

(Minima Along Other Than Established Airways or Route)

설정된 항공로/비행로 이외의 비행진로를 위하여 보호되어야 할 공역의 범위는 다음과 같다.(그림 6-5-4 참조)

그림 6-5-4 minima along other than established airways or routes



참고 : 조종사/관제사 용어집- 항공로(airway)

조종사/관제사 용어집 - 비행로(route)

가. 직진진로 및 비행진로가 15도 이하의 각도로 변경되는 경우 :

- 1) FL600 이하의 고도로 항행안전시설 또는 radial을 따라 비행한다면 - 항행 안전시설로부터 51mile 되는 지점까지는 비행진로의 양쪽으로 4mile를 적용하고, 그리고 나서 ($4\frac{1}{2}^\circ$ 각도로) 점점 넓어져서 항행안전시설로부터 130마일 되는 지점에서 양쪽으로 각각 10마일의 폭이 되도록 하는 공역을 보호공역으로 하여야 한다.

- 2) 4-4-3 “군 작전을 위한 방위-거리 비행로 정의”에 의거 허가된 항공기가 “방위-거리(degree-distance) 픽스”를 경유하는 비행을 하는 경우 :

가) FL200 미만일 때에는 - 비행로 양쪽으로 각 4마일

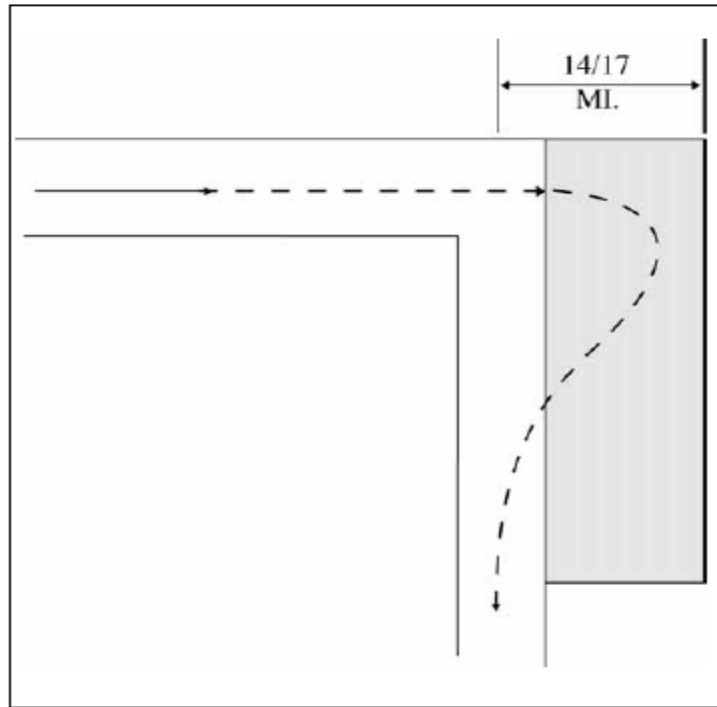
나) FL200에서 FL600까지일 경우에는 - 비행로 양쪽으로 각 10마일

- 3) FL450 이상의 고도로 지역항법(RNAV)을 하는 항공기가 “방위-거리 픽스”를 경유하는 비행을 하는 경우 : 비행로 양쪽으로 각각 10마일.

주기 : FL450 이하의 고도로 방위-거리 픽스를 경유하는 지역항법(RNAV) 비행을 하는 항공기에게는 레이더 분리가 제공된다.

나. 비행진로가 16도에서 90도까지 범위내의 각도로 변경될 때에는, 그 선회가 시작 되는 지점으로부터 항공기가 이탈하게 되는 쪽의 공역을 다음과 같이 보호해 주어야 한다.(그림 6-5-5 참고)

그림 6-5-5 overflowed side minima 16 to 90 degrees



1) FL200 미만일 경우 - 가. “1)” 또는 “2)” 와 동일

2) FL200 이상 FL230 이하의 고도일 경우 - 14마일

3) FL230를 초과해서 FL600 이하인 경우 - 17마일

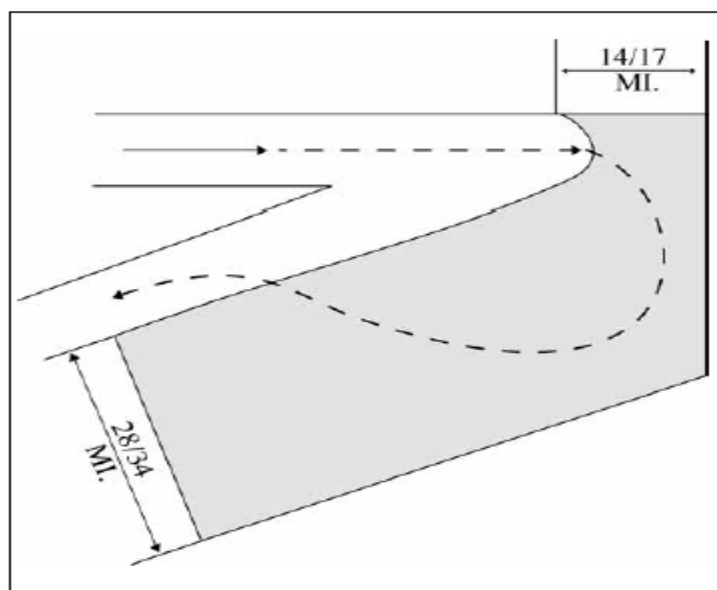
다. 비행 진로가 91도에서 180도 사이의 각도로 변경될 때에는, 선회가 시작되는 지점으로부터 항공기가 이탈하게 되는 쪽의 공역을 다음과 같이 보호해주어야 한다.(그림 6-5-6 참고)

1) FL200 미만일 경우 - 가. “1)” 또는 “2)” 와 동일

2) FL200 이상 FL230 이하의 고도일 경우 - 28마일

3) FL230를 초과해서 FL600 이하인 경우 - 34마일

그림 6-5-6 overflowed side minima 91 to 180 degrees



라. 위 “나” 또는 “다” 에 기술한 진로 변경이 완료되고, 그 항공기가 정진로상(on course)을 비행하게 되면, “가” 에 명시한 최소 보호구역 기준을 적용할 수 있다.

참고 : 9-3-12, FL600 초과 고도에서의 군사작전

6-5-5 분기/교차 진로상의 지역항법 항공기 간 분리 최저치 (RNAV Minima - Diverging/Crossing Courses)

지역항법(RNAV)을 하는 항공기가 그 항공기 비행로의 보호구역과 상대 지역항법(RNAV) 항공기 비행로의 보호구역이 서로 중첩되는 것이 해소되는 지점을 지나고 다음의 최저치 이상으로 비행하게 되면, 두 항공기 사이에 횡적 분리가 취해진 것으로 간주한다.(그림 6-5-7 및 6-5-8 참고)

가. 비행로의 폭이 8마일 이하인 비행로를 따라 비행할 경우 - 4마일

나. 비행로의 폭이 확대되어 있는 비행로를 따라 비행할 경우 - 9마일

단, 참조 항행안전시설로부터 130마일 밖에서 그 항행안전시설을 가용 제한거리의 확대를 필요로 하는 곳에 설정된 비행로상을 비행하는 경우에는 15마일을 적용한다.

그림 6-5-7 RNAV minima

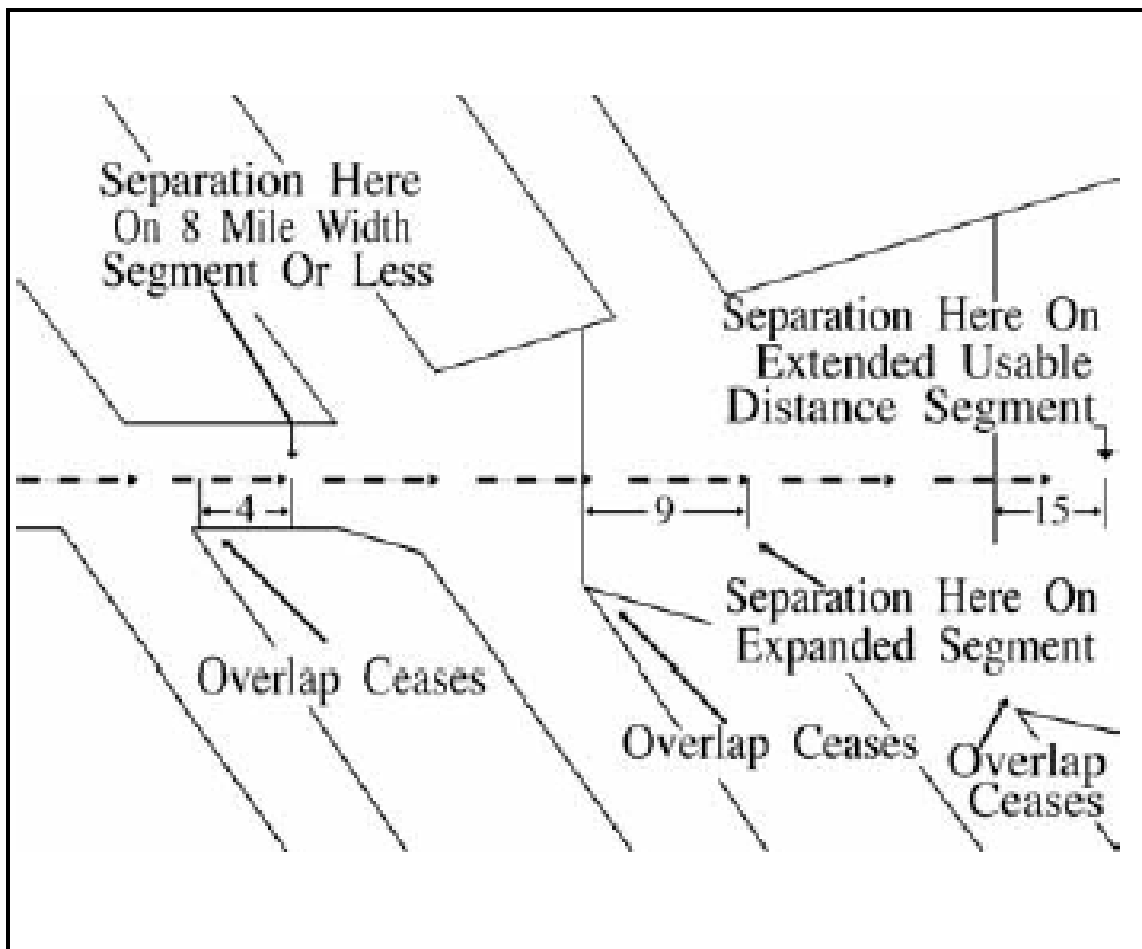
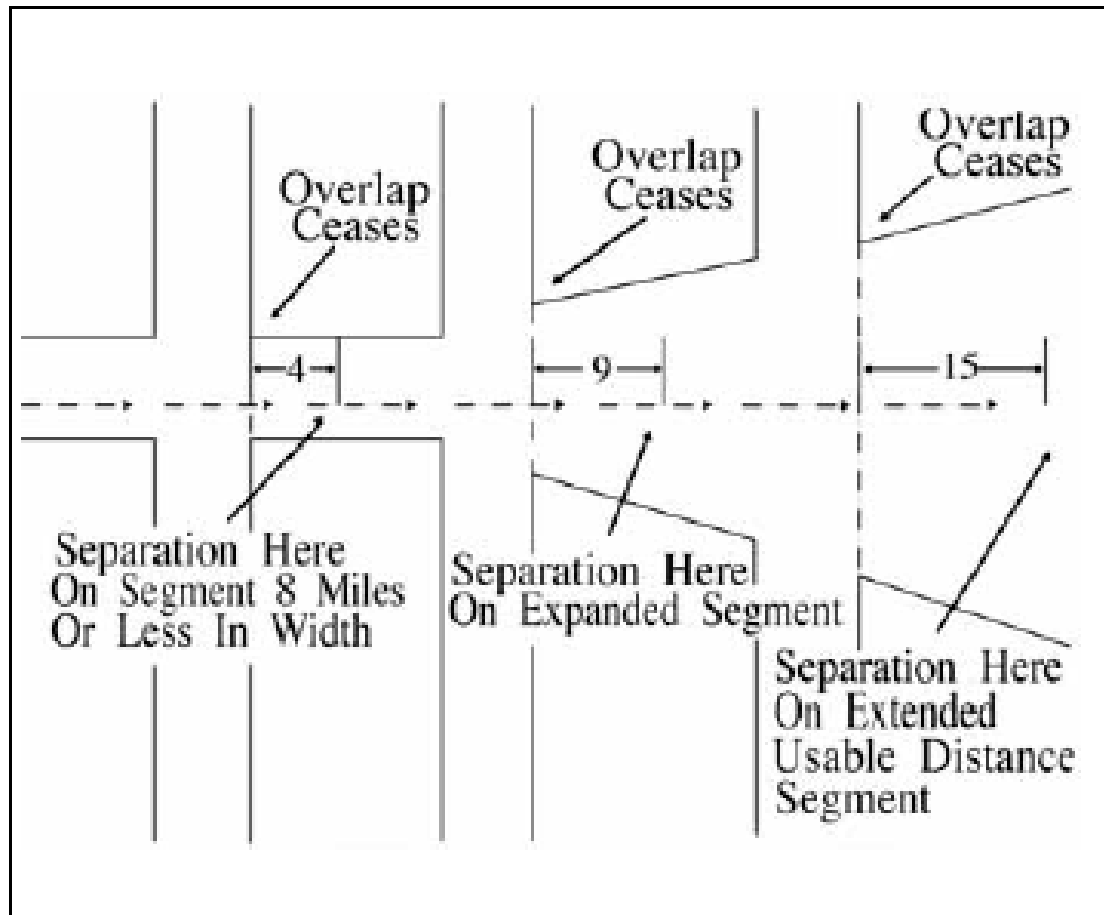


그림 6-5-8 RNAV minima



제 6 절 수직분리(Vertical Separations)

6-6-1 적용(Application)

선행 항공기가 사용 중인 고도를 떠났다는 보고 후, 당해 고도를 다른 항공기에게 배정하여야 한다.

관제용어 : REPORT LEAVING/REACHING (altitude/flight level).

REPORT LEAVING ODD/EVEN ALTITUDES/FLIGHT LEVELS.

(만약 항공기가 전이고도 미만에서 비행중이라는 것을 알고 있다면,)

SAY ALTITUDE.

또는

(만약 항공기가 전이고도 이상에서 비행중이라는 것을 알고 있다면,)

SAY FLIGHT LEVEL.

또는

(만약 전이고도와 관련된 항공기의 위치를 모른다면,)

SAY ALTITUDE OR FLIGHT LEVEL.

주기 : 조종사가 보고했거나 그리고/또는 Mode C 고도로 탐지되는 상승/강하 정보는 항공기 특성에 따라, 조종사 절차로 권고되고 있는 상승/강하율과 일치하지 않을 수 있다.

참고 : 2-1-3 절차상 우선순위

4-5-1 수직분리기준

7-8-3 분리/7-9-4 분리

6-6-2 예외사항(Exceptions)

다음의 경우에는 먼저 당해 고도를 비행하고 있던 항공기가 적절한 기준으로 분리된 비행고도에 도착 또는 통과중임을 보고한 때, 당해 고도를 다른 항공기에 배정할 수 있다.

가. 심한 난기류(Turbulence)이 보고 된 경우

나. 군용항공기가 공중급유 중일 때

참고 : 9-3-11 군용항공기 공중급유

다. 이전에 그 고도에서 비행하던 항공기에게,

1) 조종사 임의(pilot's discretion)로 상승/강하 허가가 발부되었을 때

2) 순항허가(고도)를 받았을 때, 이 경우, 순항허가를 받고 비행하는 항공기와의 분리를 위하여 Mode C를 사용하여서는 안 된다.

주기 : 순항허가(cruise clearance)를 받은 항공기는 허가받은 순항고도와 계기 비행 최저고도 사이의 모든 고도를 유보 받은 것으로, 그 고도 범위 내에서는 조종사 임의로 상승/강하할 수 있다. 조종사가 강하 도중에 어떤 고도를 떠난다고 구두보고를 하게 되면, 그 조종사는 또다시 그 고도로 복귀하지 않을 것이다.

참고 : 용어의 정의 - 순항

6-6-3 조종사에 의한 분리(Separation By Pilots)

상승 또는 강하 중에 있는 두 항공기가 서로 직접 무선 교신이 되고, 두 조종사가 모두 동의한다면, 낮은 고도에 있는 항공기가 상승하는 경우에는 낮은 고도로 비행하는 항공기에게, 높은 고도의 항공기가 강하하는 경우에는 높은 고도로 비행하는 항공기에게 상대 항공기와 수직분리 유지를 허가할 수 있다.

제 7 절 시차접근(Timed Approaches)

6-7-1 적용(Application)

관제탑이 운영되고 있는 공항에서 다음의 조건이 충족될 때, 비레이더 접근을 이용하거나 최종접근진로 상으로 레이더 유도절차를 사용하여 접근 항공기 간 시차접근(Timed approach)을 허가할 수 있다.

주기 : 이 절차는 항공기로 하여금 다음 사항을 가능하게 하는 항행안전시설과 표준/특별 계기접근절차 또는 적절한 레이더 포착 범위를 필요로 한다.

1. 접근진로에 위치한 픽스에서 체공도록 하거나 6-7-5 “간격 최저치”에 의한 지정된 최저치에 따른 직진입 접근을 할 수 있도록 최종접근 진로로 레이더 유도 되는 것
2. 필요시, 특정 고도로 체공/접근픽스를 통과하여 계기접근진로를 따라 공항으로 진입하는 것
3. 목적공항으로 접근하기 위하여 계속 강하하는 것

가. 관제탑과 교신을 지시할 때까지 접근 항공기와 직접 무선교신의 유지가 가능할 것

나. 둘 이상의 실패접근절차를 이용할 수 있는 경우, 그 중 어느 실패접근진로도 접근진로 쪽으로 향하도록 수립되어 있지 않아야 한다.

다. 한 개의 실패접근절차만을 이용할 수 있다면, 다음 조건을 충족시킬 것

1) 반대 방향으로 향하는 진로로 이루어지지 않아야 한다.

2) 보고된 운고(ceiling)와 시정이 사용중인 계기접근절차의 가장 높은 선회접근 최저치와 같거나 양호한 기상이어야 한다.

주기 : 당시 보고된 운고(ceiling)가 최저치 이상인지를 확인하기 위하여는 보고된 운고(ceiling) 높이에 공항 표고를 가산한 수치와 최저강하고도를 비교한다.

참고 : 6-7-2 접근 순서

라. 관련 항공교통관제기관의 승인을 조건으로, 다량으로 접근하는 도착 항공기의 신속한 처리를 위하여, 필요시 다음 절차를 활용하여야 한다.

- 1) 연속적인 시차 접근 시 점검지점으로 사용하기 위하여, 조종사가 정확히 식별할 수 있는 접근로상의 적절한 지점이 지정되어야 한다.
- 2) 접근로상의 특정 진입지점 통과 시간을 항공기에게 발부하여야 하며, 활주로 점유시간을 포함한 최저분리치를 항상 고려하여 활주로 상에 연속 착륙하는 항공기 간 필요한 간격을 유지할 목적에 맞게 시간이 결정되어야 한다.

마. 항공기의 특정지점 통과 시간은 접근관제기관이 결정하여야 하며, 조종사가 적절한 비행로를 정할 수 있도록 충분한 시간 전에 항공기에게 통보하여야 한다.

참고 : ICAO DOC 4444 6.5.6.2.1 시차접근절차

6-7-2 접근순서(Approach Sequence)

접근항공기가 최종접근픽스(비정밀 접근시) 또는 외측마커 또는 외측마커 대신 사용되는 픽스(정밀접근시)를 통과할 때, 다음의 절차에 따라 뒤따르는 항공기에게 시차접근을 허가한다.

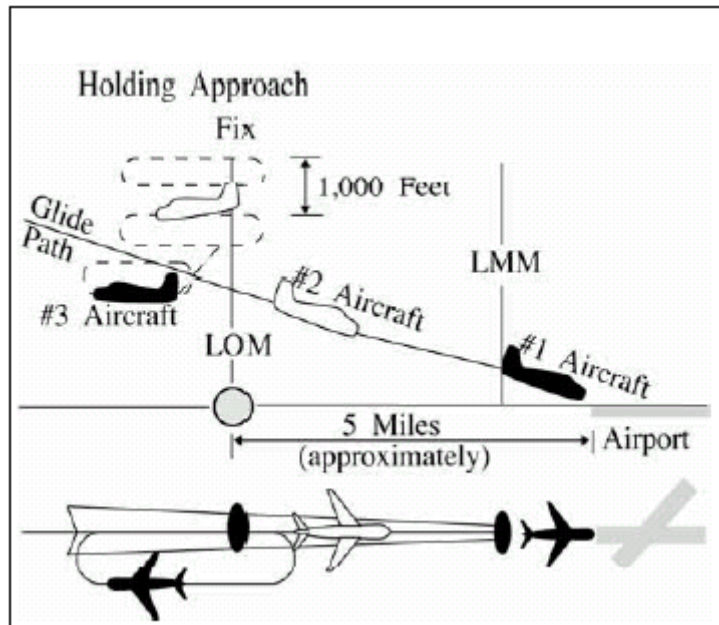
참고 : 5-9-5 접근분리책임

6-7-4 수평비행의 제한

6-7-7 실패접근

가. 뒤따르는 항공기에게 선행항공기가 떠난 고도로 강하하고, 특정 시각에 입항 최종 접근픽스(비정밀 접근시) 또는 외측마커(또는 외측마커 대신에 사용되는 픽스)(정밀접근시) 출발을 허가한다. 최종접근진로로 순차적으로 항공기를 접근시키기 위하여 레이더를 이용하는 경우, 6-7-5 “간격 최저치”에 의거 뒤따라 접근하는 항공기가 최종접근픽스/외측마커(외측마커 대신 사용되는 픽스)를 통과하도록 레이더 유도 하여야 한다.

그림 6-7-1 ILS를 이용한, 종적분리만을 적용하는 시차접근 절차

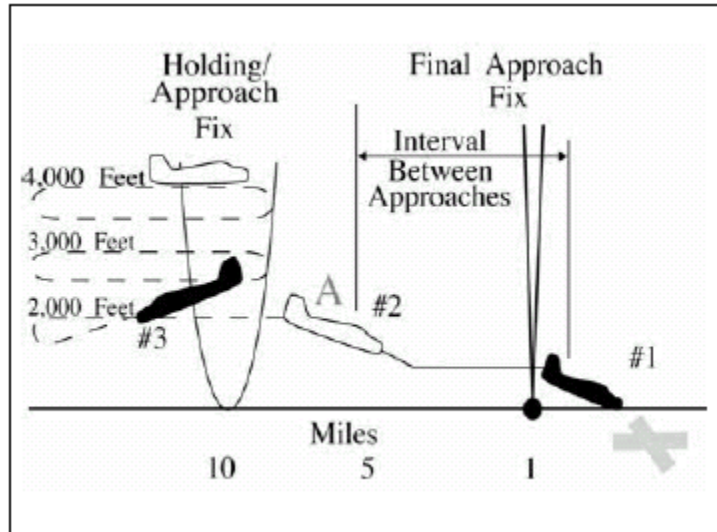


주기 : 그림 6-7-1은 ILS를 이용한, 종적분리만을 적용하는 시차접근을 보여준다. 연속 접근 항공기간 2분 간격을 적용하는 경우, #1번 및 #2번 항공기는 이미 최종접근 진로상의 외측마커(OM)를 통과하였고, #3번 항공기는 #2번 항공기가 최종접근 진로상의 외측마커(OM) 출발보고 시간으로부터 2분 후에 외측마커 출발이 허가된다. 접근 순서에 따라 접근항공기가 체공/접근 픽스(LOM)을 통과하고 활주로 쪽으로 진입을 시작한 경우, 더 이상 수직 분리는 필요하지 않으며, 종적분리만 적용한다.

참고 : 5-9-2 최종접근 진로로의 진입

나. 대체 실패접근절차를 이용할 수 없고, 기상이 6-7-1 “적용” "다"의 요구 기상 조건보다 악화된 경우, 선행항공기가 착륙하였거나 계기비행계획서를 취소한 때, 뒤따르는 항공기의 접근을 허가한다.

그림 6-7-2 NDB의 bearing을 이용한, 종적 및 수직분리를 적용하는 시차접근절차



주기 : 그림 6-7-2는 NDB 방위(bearing) 상에 있는 체공/접근 픽스를 이용한 종적 및 수직분리를 복합적으로 적용하는 시차접근을 보여준다. # 2번 항공기가 체공/접근 픽스를 떠나 입항하고, A지점에서 2,000피트를 떠났다고 보고한 후, # 3번 항공기에게 2,000피트로 강하를 지시할 수 있다. # 2번 항공기는 지정된 시간에 체공/접근픽스를 떠났으며, 접근을 허가할 때까지 A지점에서 2,000피트를 유지하여야 한다. 관제사는 # 1번 항공기를 육안으로 확인 시, A지점의 # 2번 항공기에게 접근허가를 발부할 수 있다. 다. 접근 항공기가 최종 접근픽스에 도착하기 전에 관제탑으로 이양하여야 한다.

6-7-3 접근순서 적용 중단(Sequence Interruption)

항공기에게 다른 종류의 계기접근을 허가하여야 할 필요가 있을 경우, 이전에 계획된 시차접근 순서(timed approach sequence)의 적용은 중단하여야 한다.

6-7-4 수평비행 제한(Level Flight Restriction)

6-7-2 “접근순서” "나"에 의한 절차를 적용하는 경우, 당시 기상 보고 자료로 미루어 볼 때, 접근 항공기가 최종 접근 픽스(비정밀접근시) 또는 외측마커/외측마커 대신 사용되는 픽스(정밀접근시) 상공에서 IFR 조건에 조우할 것이 예상되는 경우, 접근을 위하여 진입중인 두 번째 항공기가 최종 접근 픽스/외측마커(또는 외측마커 대신 사용되는 픽스)를 통과하기 전에 최소한 1분간 수평비행을 할 수 있도록 충분한 시간 전에 사전에 지시하여야 한다.

6-7-5 간격 최저치(Interval Minima)

연속 접근 항공기간 최소 2분 시차 분리 또는 5마일 레이더 분리를 적용하여야 한다 (대형 항공기 다음에 소형항공기가 뒤따를 경우에는 “3분 또는 6마일 레이더 간격”).

그러나 다음의 제 요인으로 인하여 필요하다고 판단되는 경우에는 증가된 간격을 연속 접근 항공기 간에 적용하여야 한다.

주기 : 대형항공기(H) 다음에 소형항공기(L)가 뒤따를 경우, 항적난기류(Wake Turbulence) 영향을 고려한 증가된 분리를 적용하여야 한다.

참고 : 5-9-5 접근분리책임

6-7-1 적 용

6-7-2 접근순서

가. 관련 항공기의 상대속도(Relative Speeds)

나. 당시 기상 상태

다. 접근 픽스와 공항 간의 거리

라. 사용할 접근절차의 종류

6-7-6 시간점검(Time Check)

접근항공기를 최종접근 진로상으로 레이더 유도하지 않는 한, 항공기에게 공항으로 진입을 위하여 접근 픽스 출발 시간을 지정하기 전에 당해 항공기와 시간점검을 실시하여야 한다.

6-7-7 실패접근(Missed Approaches)

가. 기상상태로 미루어 볼 때, 항공기가 실패접근을 하게 되리라 예상되는 경우, 뒤따르는 항공기에게 대체 실패접근(alternative missed approach)절차를 발부하여야 한다.

나. 항공기가 실패접근을 하더라도 뒤따르는 항공기에게 대체 실패접근절차를 발부한 경우, 계속 접근을 허가한다. 그리고 그 이외의 항공기에 대하여는 교통상황이 접근허가 발부가 가능한 정도로 호전될 때까지 레이더 관제를 계속하거나 배정 고도로 체공을 지시한다.

다. 6-7-2 “접근 순서” "나"가 적용되고, 첫 번째 항공기가 실패접근을 한 경우, 교통상황이 접근허가를 발부할 수 있을 정도로 호전될 때까지 레이더 관제를 계속하거나 두 번째 항공기로 하여금 최종적으로 배정한 고도(최저 체공고도)를 유지하고, 체공/접근 픽스로 되돌아가서 체공을 지시하여야 한다.

제 7 장 시계비행(VISUAL)

제 1 절 일반사항(General)

7-1-1 A등급 공역 제한사항(Class A Airspace Restriction)

A등급 공역에서는 시계(Visual) 분리를 적용할 수 없으며, 시계비행(VFR) 또는 운상 시계비행(VFR-On-Top) 허가를 발부하여서는 안 된다.

7-1-2 시계비행(VFR) 상태(VFR Condition)

가. 다음 중 하나의 조건이 충족되는 경우, 시계비행상태(VFR Condition)의 유지를 허가할 수 있다.

- 1) 계기비행(IFR)계획서를 제출한 항공기의 조종사가 시계비행(VFR)으로 상승/강하를 요구할 때
- 2) 터미널(Terminal) : 계기출발비행로의 일부가 인가된 소음경감비행로 또는 고도와 일치하지 않은 곳에서 당해 허가가 소음절감 효과가 있을 때

관제용어 : MAINTAIN VFR CONDITIONS.

MAINTAIN VFR CONDITIONS UNTIL (시간 또는 픽스).

MAINTAIN VFR CONDITIONS ABOVE/BELOW (고도).

CLIMB/DESCEND VFR,

그리고 필요시, BETWEEN (고도) AND (고도).

또는

ABOVE/BELOW (고도).

나. 관제사의 판단에 시계비행(VFR)이 불가능 한 것으로 판단되는 경우, 분리책임이 있는 다른 모든 항공기와 충분한 분리를 취하기 위한 대체허가를 발부하여야 한다.

관제용어 : IF UNABLE, (대체 비행 절차), AND ADVISE.

7-1-3 시계비행(VFR) 도착항공기에 대한 접근관제업무

(Approach Control Service for VFR Arriving Aircraft)

착륙정보를 획득하기위하여 도착 시계비행(VFR) 항공기가 접근관제소와 교신하도록 절차가 수립된 곳에서는 다음 사항을 발부하여야 한다.

가. 착륙 공항의 바람, 활주로 및 고도계수정치. 위의 정보가 해당 공항정보자동방송 업무(ATIS)에 포함되어 있고, 조종사가 공항정보자동방송업무(ATIS) 코드 또는 “Have Numbers” 를 사용하는 경우, 발부를 생략할 수 있다.

주기 : 조종사의 “Have Numbers” 사용이 공항정보자동방송업무(ATIS) 수신을 의미하는 것은 아니다.

나. 업무량이 허용하는 한도 내에서 교통정보 조언

다. 추가 착륙정보를 발부받기 위하여 관제탑 국지관제 주파수로 교신하여야 할 시간 또는 장소
라.

받을수 있다.

참고 : 7-6-1 적 용

7-6-2 업무수행 가능여부

7-1-4 시계비행 항공기의 시각 체공(Visual Holding Of VFR Aircraft)

터미널(Terminal) : 시계비행(VFR) 항공기를 시각(Visual) 체공픽스(holding fix) 상공에서 체공이 필요할 때, 다음과 같이 체공시킨다.

가. 항공기가 공중에서 용이하게 인지할 수 있고, 가능한 구역별 차트(Chart)에 도시되어 있는 구별이 가능한 지리학적인 픽스에 체공을 허가 한다.

주기 : 일부 지역에서는 구역별 항공지도 및 터미널(terminal) 지역차트(Chart)에 시계비행 확인지점(VFR check point)가 도시되어 있다. 지리학적 픽스를 선정하는데 있어 조종사가 해당 지역에 익숙함을 통보하지 않는 한, 도시된 확인지점(checkpoint)의 이용이 바람직하다.

참고 : 4-6-5 시각 체공지점

나. 동일 체공픽스에 체공을 허가한 항공기에게는 교통정보를 발부하여야 한다.

관제용어 : HOLD AT (위치) UNTIL (시간 또는 기타 조건),
TRAFFIC (정보 내용) HOLDING AT (픽스, 알려진 경우),
또는
PROCEEDING TO (픽스) FROM (방향 또는 픽스).

참고 : 7-6-5 체공

제 2 절 시계 분리(Visual Separation)

7-2-1 시계 분리(Visual Separation)

시계(Visual) 분리 적용 전·후에 다른 인가된 분리가 취해 졌을 때, 본 절에서 규정한 시각적인 방법을 이용하여 분리를 취할 수 있다. 다른 분리를 취하기 위하여 항공기 성능, 난기류(Turbulence), 근접율(closure rate), 비행로, 기상상황 등을 고려하여야 하며, 기상상태는 다른 분리가 취해질 때까지 해당 항공기를 시각적으로 확인이 가능한 정도이어야 한다. 비행로 또는 항공기성능으로 인하여 분리 유지가 곤란한 경우, 연속적으로 출발하는 항공기 간에 시계(Visual) 분리를 적용하여서는 안 된다.

참고 : 2-1-20 항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조언

2-1-21 교통 조언

3-1-9 관제탑 레이더 전시기의 이용

5-9-5 접근분리책임

7-4-1 시각(Visual) 접근

7-4-2 시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도

7-4-4 복수 활주로 접근

용어의 정의 - 시각(Visual) 접근

용어의 정의 - 시계(Visual) 분리

가. 터미널(Terminal) : 다음의 조건이 충족되는 경우, 터미널(Terminal) 지역 내 FL200 이하의 고도에서 동일 관제기관에서 관제중인 항공기 간에 시계(Visual) 분리를 적용할 수 있다.

- 1) 관련 항공기 중 적어도 한 항공기와 교신하고 있거나 3-9-3 “출발관제 지시”에 의거 필요시 즉시 교신이 가능할 것
- 2) 관제탑에 의한 항공기의 육안확인 및 시계(Visual) 분리 유지가 가능할 것. 관제탑은 항적난기류(Wake Turbulence) 분리가 필요하거나 선행항공기가 B-757일 때, 시계(Visual) 분리를 적용하여서는 안 된다.
- 3) 해당 조종사가 상대 항공기를 육안으로 확인한 경우, 상대 항공기와 시계(Visual) 분리를 유지하도록 다음과 같이 지시한다.

가) 조종사에게 상대 항공기의 위치·방향 및 상대 항공기의 위치·방향이 분명치 않은 경우, 상대항공기의 의도를 통보한다.

나) 해당 조종사로부터 상대항공기를 육안으로 확인하였다는 응답을 받는다.

다) 해당 조종사에게 상대항공기와 시계(Visual) 분리를 유지할 것을 지시한다.

라) 레이더로 관련 항적이 서로 겹칠 우려가 있다고 관찰될 경우에는 그 사실을 조종사에게 조언한다.

주기 : 시계(Visual) 분리 유지지시와 관련되었거나, 직후에 관제사가 표적이 중첩되고 있음을 인지한 경우, 조언을 발부하여야 한다.

마) 항공기가 상호 수렴 진로(converging courses)상에 있을 때, 상대 항공기에게 교통정보 및 시계(Visual) 분리가 적용되고 있음을 통보하여야 한다.

바) 조종사가 상대 항공기에 대한 육안 확인 및 시계(Visual) 분리를 유지할 것임을 통보한 때(조종사는 전체문장을 사용하여야 한다), 관제사는 지시를 반복하는 대신에 용어 “approve” 만을 사용하여 허가한다.

관제용어 : TRAFFIC, (시계방향으로의 위치 및 거리), (방향)-BOUND, (항공기 기종), (조종사 의도 및 기타 관련 정보).

해당된다면,

ON CONVERGING COURSE.

DO YOU HAVE IT IN SIGHT?

육안 관측된다고 응답한다면,

MAINTAIN VISUAL SEPARATION.

조종사가 상대 항공기를 육안확인 후, 시계(Visual) 분리를 유지할 것임을 통보했을 때(조종사는 전체문장을 사용하여야 함).

APPROVED.

해당 항공기가 수렴진로 상에 있는 경우 상대 항공기에게 교통정보를 발부한다.

TRAFFIC(시계방향으로의 위치(clock position) 및 거리), (방향),-BOUND, (항공기 기종), HAS YOU IN SIGHT AND WILL MAINTAIN VISUAL SEPARATION).

나. EN ROUTE : 시각접근절차(Visual approach procedure)와 관련하여 시계(Visual) 분리를 적용할 수 있다. 다음의 조건을 충족할 때, FL200 이하의 고도에서 시계(Visual) 분리를 적용할 수 있다.

- 1) 해당 항공기 중 한 항공기와 직접 통신이 유지되고, 다른 항공기와는 필요시, 즉시 통신이 가능
- 2) 해당 항공기 조종사가 상대 항공기를 육안확인 중임과 해당 항공기 조종사에게 상대 항공기와 시계(Visual) 분리를 유지하도록 다음과 같이 지시한 때
 - 가) 해당 조종사에게 상대 항공기의 위치, 방향 및 상대 항공기의 위치·방향이 분명하지 않은 경우, 해당 항공기의 의도를 통보한다.
 - 나) 해당 조종사로부터 상대항공기를 육안으로 확인하였다는 응답을 받는다.
 - 다) 해당 조종사에게 상대항공기와 시계(Visual) 분리를 유지할 것을 지시한다.
 - 라) 레이더로 관련 항적이 서로 겹치게 될 우려가 있다고 관찰될 경우에는 그 사실을 조종사에게 조언한다.
 - 마) 항공기가 상호 수렴진로(converging courses) 상에 있을 때, 상대 항공기에게 교통정보 및 시계(Visual) 분리가 적용되고 있음을 통보하여야 한다.
 - 바) 한 항공기라도 대형 항공기인 경우 조종사에게 조언한다.

사) 2-1-20, “항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조언” , 2-1-21, “교통 조언” 에, 따라서 교통정보 조언 및 항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조언을 발부하여야 한다.

참고 : 7-4-1 시각(Visual) 접근

7-4-2 시각(VISUAL) 접근을 위한 레이더 유도

다. 시계(Visual) 분리 적용 전 · 후에 다른 인가된 분리치가 확보되었을 때, 공항교통 구역(Surface Area) 또는 지정된 구역 내의 항공기 간에 비접근관제탑에 의한 시계(Visual) 분리가 제공될 수 있다. 분리업무를 제공하는 비 접근관제탑 또는 육안으로 상대항공기에 대한 확인 및 동 항공기와 시계(Visual) 분리를 유지할 지시 받는 조종사에게 적용 된다.

관제용어 : VISUAL SEPARATION APPROVED BETWEEN (항공기 호출부호) AND (항공기 호출부호),

그리고 이륙 항공기에게 허가하는 경우,

(후행 이륙 항공기 호출부호) RELEASED YOUR DISCRETION.

주기 : 시계(Visual) 분리 적용 전 · 후의 계기비행(IFR) 항공기 분리는 기능적으로 볼 때, 계기비행 관제기능(접근/출발/항공로)에 속한다. 시계(Visual) 분리의 허가를 수락함으로써 비접근관제탑은 분리에 대한 책임을 갖게 된다. 분리 기준은 또한 계기비행(IFR), B 등급(Class), C 등급(Class), 터미널(Terminal) 레이더 관제업무가 제공되는 구역에서의 분리에 관한 사항이 규정되었을 때, 시계비행(VFR) 항공기에게도 적용된다.

참고 : 4-8-11 연습접근

5-6-1 적 용

7-4-2 시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도

7-6-1 적 용

7-8-2 C등급 업무

7-8-3 분 리

7-8-4 양방향 무선교신 설정

7-8-5 고도배정

7-8-6 예 외

7-9-1 적 용

7-9-3 방 법

7-9-4 분 리

7-9-6 헬리콥터 교통분리

7-9-7 고도배정

제 3 절 운상시계비행(VFR-On-Top)

7-3-1 운상시계비행(VFR-On-Top)

가. 계기비행(IFR) 비행계획을 가진 항공기의 조종사가 운상시계비행허가를 요청할 때, “운상시계비행상태”를 유지하며 비행하도록 허가할 수 있다.

관제용어 : MAINTAIN VFR-ON-TOP.

주기 1 : 운상시계비행 허가를 발부 받았을 때, 항공기는 비행규칙에 정한 시계비행(VFR) 고도 준수, 시계비행(VFR) 시정 및 구름으로부터 회피 거리를 유지하여야 하며, 다른 항공기를 육안으로 확인 후, 회피할 수 있도록 사주경계에 주의를 기울여야 할 책임이 있다.

주기 2 : 표준 계기비행(IFR) 분리가 적용되진 않으나 운상시계비행을 하는 항공기에게 교통정보와 안전경보를 계속해서 제공하여야 하며, 중첩향적처리절차(merging target procedures)를 적용하여야 한다.

나. 다음의 조건이 충족될 때, 항공기가 구름·연기·안개·기타 기상현상을 통과 상승하여 운상시계비행상태의 유지를 허가할 수 있다.

- 1) 조종사 요구시
- 2) 보고된 기상현상의 정상(top)의 높이를 조종사에게 통보하였거나
- 3) 보고된 정상(top)의 높이(height)가 없음을 조종사에게 알렸을 때
- 4) 필요 시, 대체 허가를 발부함으로써 분리책임이 있는 다른 모든 항공기로부터 분리를 취하여야 한다.
- 5) 항공기가 상승하여 운상시계비행 상태에 도달하였음을 보고한 경우, 해당 조종사에게 운상시계비행(VFR-on-TOP)을 유지토록 다시 허가를 발부하여야 한다.

관제용어 : CLIMB TO AND REPORT REACHING VFR-ON-TOP,

그리고

TOPS REPORTED (고도),

또는

NO TOPS REPORTS.

IF NOT ON TOP AT (고도), MAINTAIN (고도), AND ADVISE.

MAINTAIN VFR-ON-TOP.

다. 계기비행(IFR) 수직분리를 취하기 위하여 별도의 제한사항이 발부되지 않는 한, 체공항공기 간 또는 체공항공기와 항공로비행 항공기 간의 분리를 위하여 일몰과 일출 간에 운상시계비행을 허가하여서는 안 된다.

관제용어 : MAINTAIN VFR-ON-TOP AT OR ABOVE/BELOW/BETWEEN (고도).

예 : “Maintain VFR-ON-TOP at or above one three thousand five hundred.

“Maintain VFR-ON-TOP at or below one two thousand five hundred.

“Maintain VFR-ON-TOP at or between six thousand and one zero thousand.”

라. 항공기가 시계비행(VFR) 방식으로 비행이 불가능할 것으로 판단되는 사유가 있는 경우, 분리책임이 있는 다른 모든 항공기로부터의 분리를 위하여 대체허가를 발부하여야 한다.

관제용어 : IF UNABLE, (대체 비행절차), AND ADVISE.

참고 : 9-4-3 VFR-ON-TOP

7-3-2 비행방향에 따른 고도(Altitude For Direction Of Flight)

VFR On-Top을 유지하는 항공기의 고도 보고가 항공법 제54조 시행규칙 제176조 제1항에 의한 고도를 위배한 경우, 이를 조종사에게 통보한다.

주기 : 항공법 제54조 시행규칙 제176조 제1항에 의하면 지표로부터 3,000피트 초과, FL200 이하에서 비행하는 시계비행(VFR) 고도 (장주 길이가 2분 이내인 체공장주 비행 항공기와 선회항공기는 제외)는 다음과 같다. 자침 진로 0 ~ 179 ; 홀수 천 단위 고도에 500피트를 가산한 고도, 예 : 3,500, 5,500, 자침 진로 180 ~ 359 ; 짝수 천 단위 고도에 500피트를 가산한 고도 예 : 4,500, 8,500

관제용어 : VFR-ON-TOP CRUISING LEVELS FOR YOUR DIRECTION OF FLIGHT ARE:

지표로부터 3,000피트 초과 FL200 이하 고도로 비행 시

ODD/EVEN ALTITUDES/FLIGHT LEVELS PLUS FIVE HUNDRED FEET.

제 4 절 접근(Approaches)

7-4-1 시각 접근(Visual Approach)

시각(Visual) 접근이란 계기비행(IFR) 계획서를 제출한 항공기가 착륙공항까지 육안으로 확인하면서 비행하는 항공교통관제 허가이다. 시각(Visual) 접근은 계기접근절차가 아니며, 실패접근절차 구간(segment) 또한 없다. 시각(Visual) 접근을 완료하지 아니한 항공기는 복행(go around) 항공기로 간주하여야 하며, 동 항공기에게 적절한 분리를 제공하여야 한다.

참고 : 2-1-20 항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조언

3-10-2 관제탑에서의 접근정보 통보

7-2-1 시계(Visual) 분리

7-4-4 복수활주로 접근

7-4-2 시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도(Vectors For Visual Approach)

목적 공항의 보고된 운고(ceiling)가 MVA/MIA 보다 최소 500피트를 초과하고 시정이 3마일 이상일 때, 시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도를 시작할 수 있다. 공항까지 시계비행(Visual)으로 강하하고, 비행이 가능할 것으로 판단할 수 있는 합당한 장치(즉, 지역기상보고, PIREP 등)가 마련되어 있는 경우, 기상보고업무를 제공치 않은 공항에 시각(Visual) 접근이 가능하다. 이 경우, 조종사에게 기상정보가 제공되지 않음을 통보하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) FLY HEADING,

또는

TURN RIGHT/LEFT HEADING (각도),

VECTOR FOR VISUAL APPROACH TO (공항명).

해당되는 경우,

WEATHER NOT AVAILABLE.

주기 : 기상정보를 이용할 수 없는 공항에 조종사의 시각(Visual) 접근 요구는 육안 확인 및 구름으로부터 벗어난 상태로 공항까지 강하 및 비행이 가능함을 의미한다.

참고 : 5-9-1 최종접근 진로로의 레이더 유도

7-2-1 시계(Visual) 분리

7-4-3 시각(Visual) 접근 허가

7-4-4 복수활주로 접근

7-6-7 순서 배열

7-4-3 시각 접근 허가(Clearance For Visual Approach)

항공교통센터(ACC) 및 접근관제소는 다음의 절차에 의거 항공기에게 시각(Visual) 접근을 허가할 수 있다.

주기 : 관제탑은 계기비행(IFR) 업무를 제공하는 시설과의 합의서 또는 동 시설과 병설되어 운영되는 경우 운영내규에서 규정한 조건과 범위 내에서 시각(Visual) 접근을 허가할 수 있다.

가. 계기접근을 위하여 레이더 유도 중인 항공기인 경우라도, 관제사 제안 또는 조종사 요구를 근거로 조종사가 공항 또는 활주로 육안확인을 보고한 경우 시각(Visual) 접근을 할 수 있다.

- 1) 관제탑이 있는 공항 : 공항 또는 활주로 육안확인을 조종사가 보고하는 경우
- 2) 관제탑이 없는 공항 : 공항을 육안으로 확인하고 있다고 조종사가 보고 한 경우

나. 다른 모든 항공기와의 잠재적인 충돌 가능성을 해소하고, 추월하는 항공기에게 선행항공기와의 거리 및 속도차를 조언하여야 하며, 목적공항의 기상이 시계비행(VFR) 기상상태인지의 여부 및 목적공항 기상정보 이용 가능 여부를 통보하여야 한다. 조종사 요구시, 자동기상관측장치(AWOS/AMOS) 이용이 가능한 곳에서는 자동장치가 제공하는 기상정보 수신주파수를 조언하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) (지시사항) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (활주로 번호).

또는

(항공기 호출부호) (지시사항) CLEARED VISUAL APPROACH TO (공항명).

그리고 해당된다면

WEATHER NOT AVAILABLE. 또는

VERIFY THAT YOU HAVE THE (공항명) WEATHER.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

다. 다음의 경우, 시각(VISUAL) 접근을 허가한다.

- 1) 접근 순서상 첫 번째 항공기
- 2) 선행항공기를 뒤따르는 조종사가 선행항공기에 대한 육안확인 보고 후, 관제사가 앞서가는 항공기를 뒤 따를 것을 지시하였을 때
주기 : 조종사는 공항 또는 활주로 육안확인 보고는 불필요 하다.
- 3) 뒤따르는 항공기가 공항 또는 활주로를 육안으로 확인하였으나 선행항공기가 확인되지 않았다고 보고한 경우, 두 항공기 간 시계(Visual) 분리가 취하여 질 때까지 레이더 분리를 유지하여야 한다.

라. 대형제트항공기/B757을 따르는 모든 항공기에게 항공기 기종을 알려주어야 한다.

예 : “Cessna three four juliet, following a Boeing 757, 12 o'clock, six miles.”

마. 관제업무가 제공되는 비행장의 관제탑으로 공지 통신을 이양하기 전에 당해 관제탑에 항공기의 위치를 통보하여야 한다. 이 경우, 운영내규 또는 합의서에 관제권 및 통신 이양지점을 명시한 경우, 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS)의 해당 기능을 당해 용도로 사용할 수 있다.

바. 7-4-2 “시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도” 및 7-4-3 “가”, “나”, “다”, “라” 및 “마”에 부가하여, 조종사에게 목적공항 육안확인 보고를 요구한 경우, 목적공항의 위치를 발부하여야 한다.

사. 공항이 매우 근접하여 위치한 경우, 혼란을 유발할 수 있는 공항의 위치를 제공하여야 한다.

예 : “Cessna Five Six November, Gimhae Airport is at 12 o'clock, 5 miles. Jinhae Airport is at 1 o'clock, 12 miles. Report Jinhae in sight.”

참고 : 7-4-4 복수활주로 접근

7-4-4 복수활주로 접근(Approaches To Multiple Runways)

가. 평행 · 교차 · 수렴활주로에 접근이 이루어지고 있음을 모든 항공기에게 알려야 하며, 동 정보는 공항정보자동방송업무(ATIS)를 이용할 수 있다.

나. 복수활주로에 시각(Visual) 접근 중일 때, 다음 사항에 대하여 주의를 기울여야 한다.

1) 시계(Visual) 분리가 적용되지 않는 경우, 관련 항공기의 1차 레이더 항적(target)이 겹치지 않도록 할 것

2) 항공기의 비행로가 상호간에 교차하는 경우, 시계(Visual) 분리 적용 전 까지 표준분리를 유지시킬 것

다. 7-2-1 “시계(Visual) 분리”, 7-4-1 “시각(Visual) 접근”, 7-4-2 “시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도”, 7-4-3 “시각(Visual) 접근 허가”의 기준에 부가하여, 평행 · 교차 · 수렴활주로에 동시 시각(Visual) 접근 시 다음의 조건을 적용한다.

1) 평행활주로 중앙선 간격이 2,500피트(760미터) 미만일 때 항공교통관제 기관에 의하여 표준분리가 제공되지 않는 한, 항공기 조종사는 인접하는 평행활주로에 접근(계기 또는 시계)중인 다른 선행 항공기에 대한 육안확인 여부를 보고하여야 한다. 조종사로부터 인접 최종접근로 상의 다른 항공기에 대한 육안확인보고 접수 시, 시계(Visual) 분리가 적용되는 경우, 관제사는 뒤 따르는 항공기에게 선행 항공기와 시계(Visual) 분리를 유지할 것을 조언하여야 한다. 이 경우, 대형항공기(heavy)/B757에 의한 다른 항공기의 추월 및 중형(medium) 항공기에 의한 소형(light) 항공기의 추월을 허용하여서는 안 된다.

2) 중앙선 간격이 2,500피트(760미터) 이상 4,300피트(1,310미터) 미만인 평행 활주로

가) 항공기가 활주로 중앙선 연장선상에 30도 이하의 각도로 교차하는 비행 기수 방향을 놓이게 되고, 시각(Visual) 접근허가 발부 후, 조종사의 당해 허가의 수신 여부 확인(acknowledge) 시 까지 표준분리가 제공 된다.

주기 : 30도 교차각 기준 설정 목적은 항공기가 최종접근진로에 교차시 지나칠(Overshoot) 가능성을 줄이고, 선회 중 하나 또는 두 항공기가 가까이 근접(Belly-Up)하여 나란히 비행하는 것을 방지하기 위하하여이다. 항공기를 평행활주로에 레이더 유도 할 때, 관제사는 항공기의 성능 · 속도 · 선회각도 등의 요인을 고려하여야 한다.

나) 위 “가)”의 조건을 충족 시, 다른 활주로로 시각(Visual) 또는 계기접근이 동시 실시 되는 동안에 또 다른 활주로로 시각(Visual) 접근을 허가할 수 있다.

다) 항공기의 비행로가 교차하지 않고, 위 “가)”, “나)”의 조건이 충족되는 경우, 인접 최종접근진로에 접근하는 항공기와의 분리를 위하여 시계(Visual) 분리 이외의 기타 다른 분리기준을 적용할 필요는 없다.

3) 중앙선 간격이 4,300피트(1,310미터) 이상인 평행활주로

가) 항공기의 비행로가 교차하지 않을 때, 두 항공기 중 한 항공기가 시각(Visual) 접근 허가를 발부 받은 후, 조종사가 시각(Visual) 접근 허가 수신 응답(acknowledge)시 까지 제공되는 표준분리가 유지되는 경우, 동시에 시각(Visual) 접근을 허가할 수 있다.

나) 위 “가)”의 조건이 충족하는 경우, 다른 활주로에 동시에 시각(Visual) 또는 계기접근 중일 때, 해당 활주로에 시각(Visual) 접근을 허가할 수 있다.

다) 항공기의 비행로가 교차하지 않고 위 “가)”, “나)”의 조건을 충족하는 경우, 인접 최종접근로로 접근하는 항공기와의 분리를 위하여 시계(Visual) 분리 이외의 다른 분리 기준을 적용할 필요는 없다.

4) 교차 또는 수렴 활주로. 다음의 조건이 충족되는 경우, 해당 활주로에 시각(Visual)/계기접근 중에, 다른 활주로로 시각(Visual) 접근을 허가 할 수 있다.

가) 항공기에게 시각(Visual) 접근 허가 발부 후, 당해 항공기로부터 시각(Visual) 접근 허가 수신 여부 확인(acknowledge) 완료 시 까지, 표준 분리가 유지되는 경우

나) 항공기 비행로가 교차할 경우, 시계(Visual) 분리가 제공 될 때까지 레이더 분리를 유지하여야 함

주기 : 교차활주로로 동시접근이 실시되는 경우에도 3-10-4 “교차활주로 상의 분리기준”에 의한 공항 분리기준의 충족을 위하여 지그재그 형태의 접근(staggered approach)이 필요하다.

참고 : FAAO 7110.79 Charted 시각(Visual) Flight Procedures.

7-4-5 발간된 시각(Visual) 비행 접근절차(CVFP)

7-4-5 발간된 시각(Visual) 비행 접근절차

(CVFP : Charted Visual Flight Procedures) [적용유보]

다음의 조건이 충족될 경우에만 발간된 시각(Visual) 비행 접근절차(CVFP)의 이용을 허가할 수 있다.

가. 관제탑이 운용되고 있는 공항인 경우

나. CVFP 명칭 및 착륙활주로가 접근허가에 명시되어 있고, 특정 CVFP에 대한 더 높은 최저치가 발간되어져 있지 않는 한, 착륙하고자 하는 공항의 보고된 운고(Ceiling)가 MVA/MIA보다 최소한 500피트 이상이고 시정이 3마일 이상인 경우.

다. 평행/교차/수렴 활주로가 사용되는 경우, 7-4-4 “복수활주로 접근”의 기준을 적용한다.

라. 항공기가 접근중인 다른 항공기를 뒤따르지 않은 채 절차도면상에 명시되어 있는 육안 참조물을 보고 있다고 보고하거나 동일활주로에 착륙하는 선행 항공기를 육안 관측하고 있다고 보고하고, 그 항공기를 따를 것을 지시받은 경우

관제용어 : (항공기 호출부호) CLEARED (CVFP 명칭) APPROACH.

7-4-6 Contact Approach [군 적용]

다음의 조건이 모두 충족되는 경우, CONTACT APPROACH를 허가한다.

가. 조종사가 CONTACT APPROACH 요구시

주 기 : CONTACT APPROACH를 할 때, 조종사는 비행시정 요건, 구름으로부터 회피 요건 및 지상 장애물 회피기준을 유지하여야 할 책임이 있다. 별도의 제한이 부가되지 않는 한, 조종사는 회피기준을 준수하기 위하여 상승/강하하거나 공항까지 비행하는 동안 우회비행로를 선택하여야 하는 경우도 있다. 여하한 경우를 막론하고 관제사는 조종사에게 CONTACT APPROACH를 제안하거나 권고하여서는 안 된다.

나. 보고 된 지상시정(ground visibility)이 최소 1마일(SM) 이상인 경우

다. 조종사가 착륙하려고 계획한 공항에 표준 또는 발간된 특별 계기접근절차를 사용 중인 경우

라. CONTACT APPROACH가 허가된 항공기와 다른 IFR/SVFR 항공기 간에는 인가된 계기비행 분리가 유지되어야 한다. 수직분리를 적용할 때, 고정고도(fixed altitude)를 배정하여서는 안 되며, 항공법 제55조 및 동법 시행규칙 제171조의 규정에 의한 최저안전고도 이상에서 다른 계기비행(IFR) 항공기의 비행고도보다 최소한 1,000피트 낮은 고도로 비행을 허가하여야 한다.

참고 : 항공법 제55조 및 동법 시행규칙 제171조, 최저안전고도

마. 기상이 CONTACT APPROACH가 어려운 것으로 판단될 때, 대체허가를 발부하여야 한다.

관제용어 : CLEARED FOR CONTACT APPROACH,

그리고 필요시,

AT OR BELOW (고도) (비행로).

IF NOT POSSIBLE, (대체 비행절차), AND ADVISE.

제 5 절 특별시계비행(Special VFR)

7-5-1 인가(Authorization)

가. 다음의 경우, 시계비행(VFR) 최저치 미만의 기상상황에서 항공기에게 특별시계비행(SVFR)을 인가할 수 있다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

- 1) 항공법시행규칙 제202조(특별시계비행)의 규정에서 정한 바에 따라 비행할 때
- 2) 10,000피트 MSL 미만의 B 등급, C 등급, D 등급 및 E 등급 공역 공항교통 구역(surface area) 횡적범위 내
- 3) 조종사 요구시
- 4) 착륙/출발공항의 보고된 기상상태를 근거

참고 : 7-5-6 시계비행상태까지 상승

7-5-7 지상시정 1마일 미만

- 5) 착륙/출발공항의 기상상태가 보고되지 않았을 때, 조종사가 시계비행규칙(VFR)에 의한 비행을 할 수 없음을 통보하고, 특별시계비행(SVFR)을 요구하는 경우

관제용어 : CLEARED TO ENTER/OUT OF/THROUGH, (명칭) SURFACE AREA

그리고 필요시,

(방향) OF (공항명칭) 공항 (지정 비행로),

그리고

MAINTAIN SPECIAL V-F-R CONDITIONS,

그리고 필요시,

AT OR BELOW (10,000피트 MSL 미만의 고도)

또는 항공법 시행규칙 제202조의 규정에 의한 예외 사항이 적용될 때,

CLEARED FOR (도착 및 출발절차 명칭) ARRIVAL/DEPARTURE, (필요시, 추가 지시).

참고 : 2-4-22 공역등급

- 나. 공항의 기상보고는 시계비행(VFR)으로 보고되었으나 조종사가 시계비행(VFR)의 유지가 불가능함을 조언할 때, B, C, D 및 E 등급 공항교통구역(surface areas) 내에서 비행하거나 통과하는 항공기에게 특별시계비행(SVFR)을 인가할 수 있다.

주기 : 위 “가”의 특별시계비행(SVFR) 허가발부의 기본조건은 관제업무를 제공하는 공항의 기상상태가 시계비행(VFR) 최저치 이상일 때이다.

7-5-2 우선권(Priority)

가. 특별시계비행(SVFR)은 도착 또는 출발 계기비행(IFR) 항공기의 지연을 초래하지 않는 범위 내에서만 허가한다.

예 1 : 특별시계비행(SVFR) 항공기에게 B, C, D 및 E 등급 공항교통구역 (surface area) 진입을 허가한 후에 계기비행(IFR) 항공기가 출발 준비가 되었다고

보고하거나, 접근을 시작하는 위치에 있는 경우, 계기비행(IFR) 항공기에게 우선권을 부여하기 위하여 특별시계비행(SVFR) 항공기를 B, C, D 및 E 등급 공항교통구역(surface area) 밖으로 내보내거나, 접근순서를 IFR 항공기 다음으로 재 배정하는 것보다는 SVFR 항공기를 먼저 착륙하도록 허가하는 것이 결과적으로 전체적인 교통 지연을 줄일 수 있게 될 것이다.

예 2 : SVFR 항공기가 이륙 위치에 있고, 다음 순위의 계기비행(IFR) 항공기가 SVFR 항공기의 측면을 지나 활주로에 진입할 수 없는 위치에 있는 경우, 계기비행(IFR) 항공기에게 우선권을 부여하기 위하여 SVFR 항공기를 활주로상으로 지상활주하여 활주로를 벗어나도록 하기 보다는 SVFR 항공기를 먼저 이륙시키는 것이 전체적인 교통지연을 줄일 수 있게 될 것이다.

주기 : 특별시계비행(SVFR) 항공기보다 계기비행(IFR) 항공기에 대한 우선권부여가 공역의 비효율적 이용을 초래하는 경우에도 엄격한 적용을 의미하는 것은 아니다. 전반적인 효율성이 있다면, 관제사는 계기비행(IFR) 항공기가 하나의 고려 요소로 존재한다고 하더라도 이미 진행중인 특별시계비행(SVFR) 항공기의 비행 완료를 허가해 주는 권한을 행사할 수 있다.

나. 계기비행(IFR) 항공기로 인하여 특별시계비행(SVFR) 허가를 발부할 수 없는 경우, 당해 항공기에게 예상되는 지연시간을 통보하여야 한다. 그러나 허가예상시간(EFC) 또는 출발예정시간(ETD)을 발부하여서는 안 된다.

관제용어 : EXPECT (분 단위의 수) MINUTES DELAY, (필요한 부가적 지시).

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

5-6-1 적 용

7-5-3 분리(Separation)

가. 다음의 항공기 간 인가된 분리를 적용한다.

1) 특별시계비행(SVFR) 항공기 간

2) 특별시계비행(SVFR) 항공기와 계기비행(IFR) 항공기 간

주기 : 고정익 특별시계비행(SVFR) 항공기 간 및 고정익 특별시계비행(SVFR) 항공기와 계기비행(IFR) 고정익 항공기 간에 인가된 분리는 6장, 7장 7-5-4 “고도배정” 에 의한다. 특별시계비행(SVFR) 항공기에게 5-6-1, “적용” , “바” 의 기준을 근거로 레이더 유도를 제공할 수 있다.

나. 국지 헬리콥터 운영의 복잡성 및 교통량 등에 의거 필요성이 인정되는 경우, 특별시계비행(SVFR) 헬리콥터 대체분리최저치를 수립할 수 있다. 특별시계비행(SVFR) 헬리콥터 대체분리 최저치를 헬리콥터 운영자와의 합의서에 명시하여야 하며, 이 경우, 합의서의 내용에 최소한 특별시계비행(SVFR) 헬리콥터는 지표면에 대한 시각적인 참조를 유지할 것과 다음의 항공기 간 분리최저치의 준수에 관한 사항을 명시하여야 한다.

1) 특별 시계비행(SVFR) 헬리콥터와 도착 또는 출발하는 계기비행(IFR) 항공기 간

- 가) 계기비행(IFR) 항공기가 착륙공항으로부터 1마일 미만에 있을 때 - 1/2마일
 나) 계기비행(IFR) 항공기가 착륙공항으로부터 1마일 이상에 있을 때 - 1마일
 2) 특별시계비행(SVFR) 헬리콥터 간 1마일 분리. 다음의 경우, 200피트 분리기준을 적용할 수 있다.

가) 두 헬리콥터가 동시에 출발하고, 최소한 30도 이상 벌어지는 각도로 분기하고, 다음의 기준을 충족할 때

- (1) 관제탑이 지표면 표지를 참조하여 분리 결정이 가능할 것
- (2) 출발하는 헬리콥터 중 1대에게 다른 헬리콥터로부터 최소한 200피트 이상 유지를 지시 할 것

주기 : 레이더 유도는 5-6-1 “적용” 에 규정된 바와 같이 허가된다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

7-5-4 고도배정(Altitude Assignment)

수직분리 적용시 고정고도(fixed altitude)를 배정하여서는 안 된다. 그러나 관련 계기비행(IFR) 항공기의 비행고도보다 최소한 500 피트 낮은 고도로 비행하되 항공법 제55조 및 동법 시행규칙 제171조의 규정에 의거 최저안전고도(MSA) 이상에서 비행하도록 허가하여야 한다.

관제용어 : MAINTAIN SPECIAL V-F-R CONDITIONS AT OR BELOW (고도).

주기 1 : 특별시계비행(SVFR) 항공기는 구름으로부터의 회피기준을 준수하여야 하므로 고정된 고도를 배정하여서는 안 된다.

주기 2 : 최저안전고도 - 시계비행규칙(VFR)에 의하여 비행하는 항공기에 있어서는 비행중 동력장치가 정지한 경우에 지상 또는 수상의 사람이나 물건을 위태롭게 하지 아니하고 착륙할 수 있는 고도와 다음에서 정하는 고도 중 더 높은 고도

가. 사람 또는 건축물이 밀집하고 있는 지역의 상공에 있어서는 당해 항공기를 중심으로 하여 수평거리 600미터(2천피트) 범위 안의 지역에 있는 가장 높은 장애물의 상단에서 300미터(1천피트)의 고도

나. 사람 또는 건축물이 밀집하지 아니한 지역과 넓은 수면의 상공에 있어서는 지상 또는 수상의 사람 또는 물건의 상단에서 150미터(500피트)의 고도

다. 위 “가” 및 “나” 외의 지역에 있어서는 지표 또는 수면에서 150미터(500피트)의 고도.

라. 단, 헬리콥터는 “가” , “나” , “다” 의 최저고도보다 낮은 고도로 비행할 수 있다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

5-6-1 적 용

항공법 제55조 및 동법 시행규칙 제171조, 최저안전고도

항공법 제68조 및 동법 시행규칙 제202조 특별시계비행

7-5-5 국지비행(Local Operations)

가. 교통상황 또는 기상상태로 인하여 항공기의 귀환이 요구되는 경우, 조종사 요청에 의거 일정기간 동안(연속적인 이륙 및 착륙) 국지 특별시계비행을 허가할 수 있다. 필요시 합의서를 체결하여 운용한다.

관제용어 : LOCAL SPECIAL V-F-R OPERATIONS IN THE IMMEDIATE VICINITY OF (공항명칭) AIRPORT ARE AUTHORIZED UNTIL (시간). MAINTAIN SPECIAL V-F-R CONDITIONS.

참고 : FAAO 7210.3 4-3-2 Appropriate Subjects

나. 조종사가 B, C, D, E 등급 공항교통구역(surface areas)에서 비행하는 다른 항공기와 시계(Visual) 분리를 유지할 것을 동의 하지 않는 경우, 한 대의 항공기만 B, C, D, E 등급 공항교통구역(surface areas)에서 비행할 수 있도록 관제시설은 비행정보실(FIS)이 특별시계비행(SVFR) 허가를 발부 할 수 있는 권한을 부여할 수 있다. 조종사에 의한 시계(Visual) 분리의 유지에 관한 권한은 관제기관과 비행정보실(FIS) 간 합의서에 의한다.

참고 : FAAO 7210.3 4-3-3 합의서 체결

2-1-4 운영상 우선 순위

7-5-6 시계비행상태까지 상승(CLIMB TO VFR)

기상제한 요소가 시정인 경우에 한하여, 조종사 요구시, 시계비행상태(VMC)에 도달할 때까지 특별시계비행(SVFR)으로 상승을 허가할 수 있다.

관제용어 : CLIMB TO V-F-R WITHIN (구역 등급 명칭) SURFACE AREA/WITHIN (a specified distance) MILES FROM (공항명칭) AIRPORT, MAINTAIN SPECIAL V-F-R CONDITIONS UNTIL REACHING V-F-R.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

2-4-22 구역 등급

7-5-1 인 가

7-5-7 지상시정 1마일 미만(Ground Visibility Below One Mile)

시정이 1마일 미만일 때 헬리콥터의 특별시계비행을 금지하지는 않는다. 공항의 지상시정이 1마일 미만으로 공식 보고되었을 때 고정익 항공기가 특별시계비행을 요구할 경우에는 다음과 같이 처리하여야 한다.

가. 이륙항공기에게는 지상 시정이 1마일 미만이므로, 허가할 수 없다고 알려 주어야 한다.

나. B, C, D 또는 E등급 공항교통구역(surface area) 밖에 있는 도착항공기에게는 지상시정이 1마일 미만이며, 항공기 비상이 아닌 한 허가할 수 없다고 알려주어야 한다.

다. B, C, D 또는 E등급 공항교통구역(surface area)내에 있는 시계비행/특별시계비행 도착항공기에게 지상시정이 1마일 미만이라고 조연하고 조종사의 의도를 요구하여야 한다.

관제용어 : (공항명칭) VISIBILITY LESS THAN ONE MILE, ADVISE INTENTIONS.

주기 : 관제탑을 운영하는 공항에서 조종사가 공항을 인지하였다고 보고하고 교통 상황이 허락되면 착륙을 허가한다. 조종사는 공항으로 계속 비행을 하거나 공항교통구역(surface area)을 벗어날 책임이 있다. 공항교통구역(surface area) 안의 지상시정이 1마일 미만일 경우 어떠한 공항에서도 시계비행 항공기(헬리콥터를 제외)의 착륙을 금지하고 있다. 조종사는 급격한 기상변화로 지표면 구역에 진입한 이후에 특별시계비행규칙(SVFR) 최저치 미만의 기상을 조우할 수 있다. 특별시계비행 상태에서 임무를 수행하는 조종사가 계기비행자격을 획득할 필요는 없으며, 또한 지상의 시정과 비행시정이 서로 다를 가능성이 있으므로 취해야 할 조치를 결정하는 데는 조종사가 가장 적합하다. 조종사가 비행중 비상상태를 만났을 때 이러한 비상상태에서 필요한 정도까지 14 CFR Part 91 규칙으로부터 벗어나 즉각적인 행동을 취할 수 있도록 인가하고 있다. 이러한 불리한 기상상태로의 비행시, 조종사는 14 CFR Part 91.3에 인가된 비상 절차를 수행하면서 착륙하기 위하여 계속 비행하도록 요구될 수도 있다.

라. 항공기가 비행시정이 1마일 이상이라고 보고한다면 그 항공기가 B, C, D등급 또는 E등급 공항교통구역(surface area)을 통과 허가한다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선 순위.

7-5-1 인 가.

7-5-8 비행시정 1마일 미만(Flight Visibility Below Mile)

공식적인 기상보고가 없는 공항에서 조종사가 비행시정이 1마일 미만이라고 보고했을 경우, 고정익 항공기가 특별 시계비행을 요청하면 다음과 같이 취급한다.

주기 : 기본 및 특별 시계비행시 적용하는 시정은, 항공기가 이·착륙하려는 공항에 지상시정이 보고된다면, 그 보고된 공식 지상시정을 적용하고, 보고되지 않는 공항이라면, 조종사가 보고하는 비행시정을 적용하도록 되어 있다.

가. 출발하는 항공기에게는 허가를 발부할 수 없다고 알려주어야 한다.

나. B, C, D 또는 E등급 공항교통구역(surface area) 밖에 있는 도착 항공기에게는 항공기 비상이 아닌 한 허가할 수 없다고 알려주어야 한다.

다. B, C, D 또는 E등급 공항교통구역(surface area) 안에 비행중인 도착하는 항공기에게 조종사 의도를 요구한다.

주기 : 관제탑 운영 공항에서 교통상황이 허락되고 조종사가 공항을 인지하였다고 보고한다면 착륙을 허가한다. 조종사는 공항으로 계속 비행을 하거나 공항교통구역(surface area)을 벗어날 책임이 있다. 공항교통구역(surface area)안의 지상 시정이 1마일 미만일 경우 어떠한 공항에서도 시계비행 항공기(헬리콥터 제외)의 착륙을 금지하고 있다. 조종사는 급격한 기상변화로 공항교통구역(surface area)에 진입한 이후에 특별시계비행 규칙(SVFR) 최저치 미만 상태의 기상을 마주칠 수 있다. 특별시계비행 상태에서 임무를 수행하는 조종사가 계기비행 자격을 획득할 필요는 없으며 또한 지상의 시정과 비행시정이 서로 다를 가능성이 있으므로

취해야 할 조치를 결정하는데는 조종사가 가장 적합하다. 조종사가 비행중 비상상태를 만났을 때 이러한 비상상태에서 필요한 정도까지 14 CFR Part 91 규칙으로부터 벗어나 즉각적인 행동을 취할 수 있도록 인가하고 있다. 이러한 불리한 기상상태로의 비행시, 조종사는 14 CFR Section 91.3에 인가된 비상절차를 수행하면서 착륙하기 위하여 계속 비행하도록 요구될 수도 있다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

제 6 절 시계비행항공기에 대한 기본적인 레이더업무 (Basic Radar Service To VFR Aircraft) - 터미널(Terminal)

7-6-1 적 용(Application)

가. 시계비행(VFR) 항공기에 대한 기본 레이더 업무는 다음과 같다.

- 1) 안전경고(SAFETY ALERTS)
- 2) 교통조언
- 3) 조종사 요구시, 제한적인 레이더 유도
- 4) 절차 또는 합의서에 명시된 지점에서의 접근 우선순위(Sequencing)

나. 접근관제소가 도착 시계비행(VFR) 항공기에게 레이더업무를 제공할 때, 5장 7절 및, 7-1-3 “시계비행(VFR) 도착 항공기에 대한 접근관제업무”, 5-6-1 “적용”, 5-6-2 “레이더 유도 방법” 에 의거한 레이더 유도(Vectoring) 업무를 제공한다.

참고 : 2-1-16 공항교통구역

7-6-1 적 용

FAAO 7210.3 제11장 1절 터미널(Terminal) 시계비행 레이더 업무

AIM 4-1-17 VFR 항공기를 위한 터미널(Terminal) 레이더 업무

7-6-2 업무수행 가능여부(Service Availability)

가. 레이더 고장으로 업무를 제공할 수 없을 때, 항공기와 첫 교신시 당해 사실을 통보하여야 하며, 7-1-3 “시계비행(VFR) 도착 항공기에 대한 접근관제업무” 를 적용하여야 한다.

나. 항공기가 업무를 제공받고자 하나 관련 주파수 교신이 이루어지지 않는 경우 가능한 범위 내에서 이용가능한 주파수를 사용하여 업무를 제공하여야 한다. 레이더 업무 지원을 원치 않은 항공기는 관제탑이 착륙순서를 부여할 수 있다. 이러한 항공기들은 합의서/운영내규에 달리 명시되어 있지 않는 한, 접근관제소와 협조가 이루어져야 한다. 이 업무를 제공받지 않는 항공기에게도 가능한 범위 내에서 레이더 유도(radar vector) 시 부여할 수 있는 동일한 착륙순서를 부여하여야 한다.

다. 조종사가 이 업무의 제공을 거부하지 않는 한, 국지절차가 수립된 경우, 주 공항에 레이더 업무에 의한 순서를 제공하여야 한다. “Negative Radar Service” 또는 유사한 언급을 하지 않는 한, 도착 항공기가 레이더 업무를 원하는 것으로 간주하여야 한다.

7-6-3 첫 교신(Initial Contact)

첫 무선교신시 국지 관제사에 의하여 육안확인 된 항공기는 접근관제소와 협의 후, 착륙순서에 배정될 수 있다.

7-6-4 식별(Identification)

항공기의 접근순서 배정을 위한 조치를 취하기 전에 동 항공기에 대한 식별을 완료하여야 한다.

7-6-5 체공(Holding)

항공기 접근순서의 조정을 위하여 체공이 필요한 경우, 시계비행(VFR) 항공기를 최초 보고픽스(initial reporting fix) 상공 또는 공항에 가까운 픽스 상공에 체공시킬 수 있다.

참고 : 7-1-4 시계비행 항공기의 시각 체공

7-6-6 접근순서(Approach Sequence)

항공기 접근순서 조정 시 합의서 또는 운영내규에 책임이 위임되어 있지 않은 경우, 착륙순서 번호를 부여하여서는 안 된다.

주기 : 착륙순서는 통상적으로 관제탑이 조절한다.

7-6-7 순서배열(Sequencing)

가. 특정지점에서 시계비행(VFR) 항공기에게 교통장주 진입을 지시하기 전 또는 접근순서 상에 놓이도록 하기 위하여 레이더 유도 전에 레이더 포착이 이루어져야 한다. 선행항공기를 따라 가는 접근순서가 배정될 때, 조종사에게 통보하여야 하며, 육안확인이 이루어질 때, 선행항공기를 따를 것을 지시 한다.

관제용어 : FOLLOW (선행항공기 비행설명문), (필요시 위치포함).

나. 사용활주로에 대하여 접근순서 배정을 할 수 없을 경우, 시계비행(VFR) 항공기를 공항 가까운 지점으로 유도하여 체공을 지시하여야 하며, 관제탑과 협의 후, 다른 활주로로 레이더 유도 할 수 있다.

다. 레이더로 순서배정을 받는 시계비행(VFR) 항공기에게 다음의 절차를 적용한다.

- 1) 5-5-4 “최저치” , “라” 및 “마” 의 기준
- 2) 2,500피트 미만 간격의 평행활주로 : 관제기관 책임구역내에 설정된 최종 접근로 상에서 중형항공기에 의한 소형항공기 추월, 대형제트항공기/B757에 의한 다른 모든 항공기 추월을 허가하여서는 안 된다.

7-6-8 관제권 이양(Control Transfer)

가. 관제탑에 항공기의 위치를 통보하고, 조종사에게 관제탑과 교신토록 지시한다.

나. 다음의 경우, 관제탑에 항공기의 위치를 통보하기 전에 조종사에게 관제탑과 교신할 것을 지시하여야 한다.

- 1) 관제탑이 항공기를 육안확인 하였음을 통보한 경우
- 2) 착륙 순서상에 충분한 간격이 유지될 때

다. 접근관제소의 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS)/표준국지자동대체시스템(STARS) 항적자료(track data)가 관제탑의 BRITE /DBRITE 전시기에 시현

되어지는 경우와, 해당 항공기가 터미널(Terminal) 레이더 자동시스템(ARTS)에 의하여 자동적으로 시현된 경우, 그리고 운영내규에 통신 및 관제이양 지점이 명시 되어진 경우에는, 항공기에게 적절한 지점에서 관제탑과 교신하도록 지시하여야 한다.

주기 : 항공기에게 관제탑과 교신하도록 지시하는 지점은 관제탑 관제사와 접근 관제소 관제사 간 사전협약에 의거 결정되며, 사용활주로, 기상상태 등의 요인에 따라 다르다. 보통 활주로로부터 최소 5마일 되는 거리에서 통신이양이 이루어진다. 통신이양지점은 관제탑이 항공기의 착륙순서 배정을 원만하게 할 수 있는 충분한 거리에 위치하는 지점이어야 하며, 레이더 교통정보 조업업무를 저해할 정도의 거리이어서는 안 된다.

7-6-9 접근 포기 항공기(Abandoned Approach)

관제탑이 관제중인 항공기가 접근을 포기하는 경우, 접근관제소와의 협조 시 즉시 접근순서를 배정해 줄 만한 공간이 없으면, 그 항공기에게 다시 접근순서를 배정받기 위하여 접근관제소로 주파수 변경을 하도록 지시한다.

7-6-10 시계비행 출발항공기 정보(VFR Departure Information)

레이더 교통정보 조업을 요청하는 시계비행(VFR) 출발항공기에게는 출발관제소와 교신할 시간 및 사용주파수를 통보하여야 한다. 출발항공기를 레이더 식별 후, 2-1-21 “교통조업”에 의거 교통정보를 조업하여야 한다.

주기 : 레이더 교통정보 조업을 원하는 출발항공기는 지상관제사와 첫 교신 직 후, 레이더 교통정보 조업 및 요구 비행 방향으로 비행을 요구할 수 있다.

7-6-11 업무 종료(Termination Of Service)

기본 레이더 업무는 업무량이 허용하는 범위 내에서 제공하여야 한다. 조종사가 교통 및 공항정보를 얻기 위하여 관련 주파수로 변경하도록 공항에 착륙하는 항공기에게 레이더 업무를 종료하여야 한다. 단, 공항으로부터 먼 거리에서 순서가 배정되는 공항의 경우는 그러하지 아니 하다.

관제용어 : RADAR SERVICE TERMINATED, SQUAWK ONE TWO ZERO ZERO,
또는

SQUAWK VFR,

그리고 나서

CHANGE TO ADVISORY FREQUENCY APPROVED,

또는

CONTACT (주파수),

또는

FREQUENCY CHANGE APPROVED.

7-6-12 관제탑이 운영되지 않는 동안의 수행 업무

(Service Provided When Tower Is Inoperative)

가. 관제탑이 운영되지 않는 시간 동안 다음의 업무를 수행하여야 한다.

1) 풍향 · 풍속 통보

주기 : 비행정보실(FIS)/기지 운항실 또는 기상대(WSO)로부터 접수한 정보를 통보한다. 그렇지 않다면, 이용 가능한 바람에 관한 정보가 없다고 조종사에게 통보한다.

2) 교통정보

3) 레이더 업무를 종료할 때 항공기에게 통보한다.

참고 : 5-1-13 레이더 업무 종료

나. 착륙 순서를 배정하여서는 안 된다.

제 7 절 터미널(Terminal) 레이더 업무 구역(TRSA) - [적용 유보]

7-7-1페이지 의도적 생략

제 8 절 C등급 업무(Class C Service) - 터미널(Terminal)

7-8-1 적 용(Application)

C등급 공역과 결부된 외측구역(outer area)으로 지정된 공역 내에서는 C등급 업무절차를 적용한다. C등급 업무의 목적은 운항 제한이 아니라 C등급 공역내에서 운항하는 모든 항공기를 항공교통관제기관에게 알리는데 있다. 무선설비 또는 트랜스폰더(transponder) 탑재 예외에 관한 사항을 당해 C등급공역을 관할하는 기관과의 합의서 또는 운영내규로 정한 경우를 제외하고, C등급 공역 내에서 양방향 무선통신설비 및 트랜스폰더(transponder)를 탑재하여야 한다.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

7-8-2 C등급 업무(Class C Services)

가. C등급 업무는 다음과 같다.

- 1) 주공항(primary airport)의 모든 항공기 순서배정
- 2) 계기비행(IFR) 항공기에 대한 표준 계기비행(IFR) 업무
- 3) 계기비행(IFR) 항공기와 시계비행(VFR) 항공기 간의 분리, 교통정보 조연 및 안전경고
- 4) 시계비행(VFR) 항공기 간 교통정보 조연 및 안전경고

나. C등급 공역 내에서 비행하는 모든 항공기에게 C등급 업무를 제공하여야 한다.

다. 외측구역(outer area)을 비행하는 모든 항공기에게 C등급 업무를 제공하여야 한다.

라. 정상적으로 접근하는 항공기를 제공시켜서는 아니 되며, 제공이 필요한 경우, 예상되는 지연시간을 조종사에게 통보하여야 한다.

마. 레이더 고장시 C등급 업무를 제공할 수 없음을 항공기에게 통보하여야 하며, 필요 시, 관제탑과 교신 할 시기를 통보한다.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

7-8-3 분리(Separation)

다음 중 한 가지 방법으로 계기비행(IFR) 항공기로부터 시계비행(VFR) 항공기를 분리 한다.

가. 7-2-1 “시계(Visual) 분리”, 7-4-2 “시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도” 및 7-6-7 “순서배열” 에 의한 시계(Visual) 분리

주기 : 2-1-20 “항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조연” 에 의한 항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조연을 발부한다.

나. 500피트 수직분리

다. 광대역(broadband) 레이더 시스템을 이용할 때, 표적 분석(target resolution)을 적용한다. 광대역(broadband) 레이더 시스템을 이용하지 않는 곳에서 표적 분석(target resolution)을 적용할 때, 운영내규에 의거 개별적으로 허가를 득하여야 한다.

주기 : 항적난기류(Wake Turbulence) 분리가 요구될 때, 5-5-4 “최저치”를 적용한다.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

7-8-4 양방향 무선교신 설정(Establishing Two-Way Communications)

C등급 업무는 항공기가 C등급 공역으로 진입하기 전에 양방향 무선교신을 유지하여야 한다. 관제사가 “(항공기 호출부호) standby” 라고 응답 시 무선교신이 이루어진 것이며, 조종사는 C등급 공역으로 진입할 수 있다. 업무량 또는 교통상황으로 인하여 C등급 업무의 제공이 곤란한 경우, 조종사에게 상황이 호전될 때까지 C등급 공역 밖에서 비행할 것을 지시하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) REMAIN OUTSIDE CHARLIE AIRSPACE AND STANDBY.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

7-8-5 고도배정(Altitude Assignments)

가. 시계비행(VFR) 항공기에게 고도 배정이 필요한 경우, MVA, MSA, MIA 기준을 충족하는 고도를 배정하여야 한다.

나. 항공법 제57조 동법 시행규칙 제176조 “순항고도”에 상반되는 고도를 배정받은 항공기는 분리를 위한 고도배정이 더 이상 필요하지 않을 때 및 당해 항공기가 C 등급공역의 외측구역(outer area)을 떠나거나 C 등급 업무가 종료되었을 때, 비행방향에 부합되는 고도를 유지할 것을 조언하여야 한다.

관제용어 : RESUME APPROPRIATE VFR ALTITUDES.

참고 : 7-2-1 시계(Visual) 분리

7-8-6 예 외(Exceptions)

가. 시계비행(VFR) 헬리콥터를 계기비행(IFR) 헬리콥터로부터 분리할 필요는 없으나 교통정보 조언 및 안전경고(safety alert)를 적절히 발부하여야 한다.

나. 열기구(hot air balloons)는 계기비행(IFR) 항공기로부터 분리할 필요는 없으나 교통정보 조언 및 안전경고를 적절히 발부하여야 한다.

7-8-7 인접공항 운영(Adjacent Airport Operations)

가. C 등급 공역 내에 또는 인접하고 있는 관제탑이 있는 공항(controlled Airport)으로부터 이륙하여 C등급 공역을 통과하는 항공기에게 주 공항에서 이륙하는 항공기와 동일한 업무를 제공하여야 한다. 이 경우, 적용되는 절차는 합의서 또는 운영내규에 명시되어야 한다.

나. C등급 공역 내에 있는 관제탑이 없는 공항(uncontrolled airport)으로부터 이륙하는 항공기에 대한 관제절차는 당해 기관의 운영내규에 따른다.

7-8-8 업무의 종료(Termination Of Service)

항공기가 인접공항(secondary airports)에 착륙중 이거나 외측구역(outer area)에서 C등급 업무종료를 요구하지 않는 한, 당해 항공기가 관련 외측구역(outer area)을 떠날 때까지 업무를 제공하여야 한다. 인접공항에 착륙하는 항공기는 조종사가 교통 및 공항정보를 얻을 수 있는 주파수로 조기에 변경할 수 있도록 공항으로부터 충분한 거리에서 레이더 업무를 종료하여야 한다.

관제용어 : CHANGE TO ADVISORY FREQUENCY APPROVED,

또는

CONTACT (시설 식별부호).

제 9 절 B등급 업무(Class B Service Area) - 터미널(Terminal)

7-9-1 적 용(Application)

B 등급구역으로 지정된 구역에서는 B 등급업무 및 절차를 적용하여야 한다.

가. 다음의 경우를 제외하고는 B 등급 구역 내에서 항공기의 비행을 허가하여서는 안 된다.

- 1) B등급 구역내의 해당 주파수로 항공교통관제기관과 교신할 수 있는 양방향무선통신장비를 탑재할 것
- 2) 항공법 제40조 및 동법 시행규칙 제122조(무선설비)에 의한 트랜스폰더(transponder) 및 자동 고도보고 장치를 갖출 것.

7-9-2 B등급 구역내의 시계비행 항공기(VFR Aircraft in Class Airspec)

가. 시계비행(VFR) 항공기는 B 등급 구역에서 비행하기 위하여 항공교통관제 허가를 득하여야 한다.

관제용어 : CLEARED THROUGH/TO ENTER /OUT OF BRAVO AIRSPACE,
그리고 필요시,

VIA (비행로). MAINTAIN (고도) WHILE IN BRAVO AIRSPACE.

또는

CLEARED AS REQUESTED.

(필요시, 추가 지시)

REMAIN OUTSIDE BRAVO AIRSPACE. (필요시, 이유 및 추가 지시).

참고 : 2-1-18 운영 요청

2-4-22 구역등급

주기 1 : 시계비행규칙으로 비행하는 조종사가 항공교통관제기관으로부터 배정 받은 레이더 기수방향, 비행로 또는 고도로 비행할 경우, 관련 항공법을 위배하게 된다면 그 사실을 항공교통관제기관에 조연하여야 한다.

주기 2 : 시계비행항공기 분리 및 비행순서 배정을 위하여 레이더를 이용하여야 하며, 레이더 고장 발생시 계기비행 항공기로부터 시계비행 항공기를 분리시키도록 노력하여야 한다.

나. 업무량, 운영상 제한 및 교통상황을 근거로 B등급구역 내에서 비행하고자 하는 시계비행(VFR) 항공기의 요구를 허가/거부하여야 한다.

다. 시계비행(VFR) 항공기가 B등급구역 내 또는 밖에서 체공하게 될 때, 허가예정시간(EFC)을 조종사에게 발부하여야 한다.

라. 시계비행 항공기가 B등급 구역을 떠날 때 해당 조종사에게 통보한다.

관제용어 : LEAVING (구역명칭) BRAVO AIRSPACE,
그리고 필요시,

RESUME OWN NAVIGATION, REMAIN THIS FREQUENCY FOR

TRAFFIC ADVISORIES, RADAR SERVICE TERMINATED, SQUAWK
ONE TWO ZERO ZERO.

7-9-3 방 법(Method)

가. 가능한 한, 중형(medium) 터빈엔진 항공기에게 시계비행 항공기들이 비행하는 시계비행 회랑(VFR corridors) 및 B등급 공역의 하한고도 미만의 공역을 회피한 고도 및 비행로를 사용하여 해당 공항으로부터의 출항 또는 입항을 하도록 허가한다.

주기 : 시계비행규칙으로 비행하는 조종사가 항공교통관제기관으로부터 배정받은 비행기수방향, 비행로 또는 고도로 비행할 경우, 관련 항공법을 위반하게 된다면 그 사실을 항공교통관제기관에 조연하여야 한다.

나. B등급공역 진입 후, B등급공역을 유지하도록 항공기를 레이더 유도하여야 한다. 공간 확보를 위하여 B 등급공역 밖으로 비행로의 연장이 필요한 경우, B 등급 공역을 떠나거나 재 진입 시 그 사실을 항공기에게 통보하여야 한다.

주기 : 항공교통관제기관이 별도로 허가하지 않은 한, 주 공항을 이륙하거나 입항하는 중형 터빈엔진 항공기는 B등급 공역의 횡적범위 내에서 비행하는 동안 해당 B 등급공역의 하한 고도 이상의 고도로 비행하여야 한다. 따라서 항공교통관제기관으로부터 별도 허가를 받은 조종사는 당해 허가를 비행 규칙의 예외(exception)로 인정된 것으로 이해하고 우선 적용할 수 있다.

참고 : 5-1-10 이탈 조연

7-9-4 분 리(Separation)

가. 계기비행(IFR) 항공기 : 표준 계기비행(IFR) 업무를 제공하여야 한다

나. 시계비행 항공기는 중량이 19,000파운드를 초과하는 시계비행(VFR)/계기비행(IFR) 항공기 및 터보제트 항공기로부터 다음 최저치 이상의 간격으로 분리하여야 한다.

1) 1 1/2마일 분리, 또는

2) 500피트 수직분리, 또는

주기 : 항적난기류(Wake Turbulence) 분리가 요구될 때, 5-5-4 “최저치”를 적용한다.

3) 7-2-1 “시계(Visual) 분리”, 7-4-2 “시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도” 및 7-6-7 “순서배열”에 명시된 시계(Visual) 분리.

주기 : 2-1-20 “항적난기류(Wake Turbulence) 주의 조연”에 따라 항적난기류(Wake Turbulence) 조연을 발부한다.

다. 시계비행(VFR) 항공기는 19,000파운드 이하의 시계/계기비행 항공기로부터 다음의 최저치로 분리한다.

1) 표적 분석(target resolution)

2) 500피트 수직분리

주기 1 : 항적난기류(Wake Turbulence) 분리가 필요한 경우 5-5-4 “최저치” 기준을 적용한다.

주기 2 : 중량이 19,000파운드 이하인 항공기에는 모든 동일 활주로 분리 (SRS) 범주(category) I 및 II 항공기와 G73, STAR. S601, BE30, SW3, B190 그리고 C212 항공기가 포함된다.

- 3) 7-2-1 “시계(Visual) 분리”, 7-4-2 “시각(Visual) 접근을 위한 레이더 유도”, 7-6-7 “순서배열”에 명시된 시계(Visual) 분리

주기 : 2-1-20 “항적난기류(Wake Turbulence) 주의조언”에 의거한 항적난기류 (Wake Turbulence) 조언을 발부한다.

참고 : 용어의 정의 - 황적 분리

레이더 분리

표적 분석(target resolution)

시계(Visual) 분리

7-9-5 교통정보 조언(Traffic Advisories)

가. 모든 항공기에게 교통정보조언 및 안전경보(safety alerts)를 발부하여야 한다.

나. 5-1-8 “중첩항적 처리절차”의 중첩항적 처리절차를 적용하여야 한다.

7-9-6 헬리콥터 교통분리(Helicopter Traffic)

시계비행(VFR) 헬리콥터는 다른 시계비행(VFR) 또는 계기비행(IFR) 헬리콥터로부터 분리할 필요는 없으나 교통정보 조언 및 안전경보는 적절히 제공하여야 한다.

7-9-7 고도배정(Altitude Assignments)

가. 시계비행(VFR) 항공기에 대한 허가·지시·조언에 포함된 고도정보는 모든 최저 유도고도(MVA), 최저안전고도(MSA), 또는 계기비행 최저고도(MIA)기준을 충족하여야 한다.

나. 필요시 항공법제55조 및 동법 시행규칙 제171조(최저안전고도)에 의한 고도를 발부하여야 한다.

주기 : 최저안전고도(MSA)는 인구밀집구역 상공에서는 가장 높은 장애물 높이로부터 최소 1,000피트 높은 고도, 그 밖의 곳에서는 지표면으로부터 최소 500피트 높은 고도이다.

참고 : 4-5-2 비행방향에 따른 고도배정

4-5-3 예외 사항

4-5-6 최저항공로고도

다. 항공법 제57조 동법시행규칙 제176조(순향고도)에 반하는 고도를 배정받은 항공기에게 고도의 유지가 더 이상 필요치 않거나 B 등급 공역을 떠날 때, 비행방향에 부합되는 고도를 유지할 것을 조언하여야 한다.

관제용어 : RESUME APPROPRIATE VFR ALTITUDES.

7-9-8 접근간격(Approach Interval)

관제탑은 접근간격을 명시하여야 한다.

제 8 장 해양 / 대양 비행절차

(Offshore/Oceanic Procedures) [적용 유보]

제 9 장 특수 비행 (SPECIAL FLIGHTS)

제 1 절 일반사항 (General)

9-1-1 일반사항(General)

항행안전시설 비행점검 항공기를 최대한 지원하여야 한다. 달리 협의되지 않은 한, 조종사와의 직접 통신을 유지하고, 해당 지역 내의 알려진 교통정보 및 조종사의 의도를 상호 교환한다.

주기 1 : 대부분의 비행점검은 자동 기록 장치를 사용하여 수행되며, 성공적인 임무 수행을 위하여 어떠한 비행장애도 있어서는 안 된다. 비행점검업무를 수행하는 항공기의 숫자는 업무량에 비해 제한되어 있으므로 정확한 계획 준수가 필요하다.

주기 2 : 지상요원의 업무보조, 특정한 통신 또는 레이더 업무수행 능력을 필요로 하는 비행점검업무는 특별취급이 요구되는 것으로 간주된다. 이러한 비행은 출발 전에 해당시설과 협조한다.

참고 : *FAAO 8240.41 비행점검/항공교통협조*

9-1-2 특별취급(Special Handling)

가. 가능한 빨리, 조종사의 요구를 허가하고 비상상황으로 발전을 방지하기 위한 경우를 제외하고는, 조종사에게 계획된 업무로부터 이탈을 요구하여서는 안 된다.

참고 : *FAAO 8240.41 비행점검/항공교통협조 부록 1 특정한 비행점검 방법*

나. 적절한 레이더 포착범위가 존재하는 경우 및 업무량이 허용하는 최대한 비행점검 항공기에게 레이더 조연을 하여야 한다.

다. 비행점검업무가 진행되고 있는 지역에 진입 또는 통과하고자 하는 항공기에게 필요시, 비행로 조정을 요청하여야 한다.

라. Flight Check 호출부호를 사용하는 비행점검항공기에 대하여 특별 취급을 하여야 한다. “Flight Check (Nr) Recorded” 호출부호는 당해 지역 내에서 자동화된 비행점검이 진행 중임을 나타낸다.

주기 : 비행점검 항공기는 비행점검 중이거나 비행점검 업무수행을 위하여 진입한 경우에 “Flight Check” 호출부호를 사용하여 비행계획서를 제출한다. 비행계획서의 기록란에는 비행점검을 수검할 항행안전시설의 종류를 기록한다.

9-1-3 비행점검 항공기(Flight Check Aircraft)

가. 비행점검항공기에 의한 항행안전시설 및 레이더에 대한 신속한 비행점검을 위하여, 요구한 바에 따라 특별취급을 한다.

주기 : 어떤 비행점검 기동은 지상에서 가까운 거리에서 비행을 필요로 하며, 이러한 기동은 주간 시계비행기상상태(VMC)에서 수행할 수 있다. 사전

계획된 자동화된 비행점검은 정상적인 항공교통관제 허가를 이행하기 위한 조종사의 능력에 대하여 다음과 같은 제한사항을 제시한다.

1) 비행로 : 비행점검의 종류에 따라서 최소 6NM에서 최대 40NM까지의 궤도. 신설비행점검의 경우 모든 SID, STAR 항공로, DME 픽스 및 접근절차를 점검하여야 한다.

2) 고도 배정 : 안테나 시설 상공 1000피트에서부터 MEA까지

참고 : *FAAO 8240.41 비행점검/항공교통 협조 부록1, 특정한 비행점검 방법 2-1-4 운영상 우선순위*

나. 최초의 비행계획서상의, 비행로와 고도를 수정하여서는 안 된다.

다. 비상상황 방지를 위한 경우를 제외하고, 비행계획서상의 항공관제 지연을 발생시켜서는 안 된다.

라. 특별한 레이더 정밀 비행점검 항공기의 이미 배정된 Discrete 비컨코드를 수정하여서는 안 된다.

참고 : *FAAO 7210.3 7-1-3 특별 레이더 정밀 점검*
FAAO 7210.3 10-5-4 ASR 수행점검

제 2 절 특별목적비행(Special Interest Flights) [적용 유보]

제 3 절 특별 비행(Special Operations)

9-3-1 위험물질 운반 항공기(Aircraft Carrying Dangerous Materials)

가. 위험물질을 운반하는 군용 또는 군 계약 항공기는 다음의 경우, 특별 취급을 하여야 한다.

- 1) 제출된 비행계획서의 비고란에 “위험 화물” 또는 “Inert Devices” 라고 적혀 있는 경우

주기 1 : 위험물질을 운반하는 특정 형태의 군용비행은 군사규정 및 엄격하게 선정된 비행계획서를 준수하여야 하며 비행시, 인구밀집지역을 회피하여야 한다.

주기 2 : “Inert Device” 는 위험한 물질을 포함하고 있는 장치는 아니나, 위험물질로 분류 되고 쉽사리 위험스런 물질로 오인되기 쉬운 핵 또는 폭발물과 유사한 물건을 말한다.

- 2) 무선통신으로 조종사가 이러한 용어를 사용하는 경우

나. 비행로/고도를 수정하는 허가를 발부하여야 할 경우, 조종사에게 다음을 통보한다.

- 1) 제안된 변경 내용에 대하여

- 2) 필요시, 현재의 비행로/고도를 유지하여야 하는 경우, 예상 지연 시간

다. 조종사가 비행로/고도를 수정하라는 지시를 거절하여야 할 필요가 있는 경우, 교통지연을 받아들이 수 있는지 또는 대체 비행로/고도가 요구되는지 여부를 통보하여야 한다. 이러한 경우 가능한 모든 지원을 제공한다.

라. 항공기에게 항공로상 강하가 제공되는 경우, 조종사가 동의하지 않는 한 계획된 비행로로부터 항공기를 유도하여서는 안 된다.

마. 이러한 절차가 수립되어있는 지역에서는, 특별한 장주와 비행로를 사용한다. 이러한 절차와 방법들이 수립되어 있지 않다면, 일반적인 절차를 적용한다.

9-3-2 천체항법 훈련(Celestial Navigation Training) [적용 유보]

9-3-3 동력부 특별비행(Department of Energy(DOE) Special Flights) [적용 유보]

9-3-4 실험 항공기 비행(Experimental Aircraft Operations)

가. 실험항공기가 특별취급을 요청한 경우, 다음을 적용한다.

주기 : 실험 자격을 갖고 항공기를 운영하는 자는 관제탑이 운영중인 공항으로 들어가거나 혹은 공항으로부터 나올 경우 비행하는 실험 항공기의 실험 성격에 대하여 관제탑에 통보해야 한다.

- 1) 교통상황이 허락하고, 항공교통관제 절차에 위배되지 않는 한도 내에서 조종사 요구를 허가한다.

- 2) 허가가 발부된 경우, 비상상황 예방목적이 아닌 한, 조종사에게 계획된 행위로부터 이탈을 요구하여서는 안 된다.

나. 실험비행업무의 양과 복잡함이 충분히 인정받는 지역에서는 관제시설과 운영자(비행조종사)간 합의서를 체결할 수 있다.

9-3-5 FAA 연구 및 개발비행(FAA Research and Development Flights) [적용유보]

9-3-6 FLYNET

FLYNET이라는 코드명을 사용하는 민/군용 항공기에 대하여 신속하게 이동할 수 있도록 취급 하여야 한다. 비행계획서상의 비고란에 이 코드명을 포함하여 전달한다.

주기 : “FLYNET” 코드명은 항공기에 핵 비상 대비팀 또는 재난 통제팀이 핵 관련 사고 또는 주요 생화학물질과 관련된 사고지점으로 비행중임을 의미한다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

FAAO 7610.4 12-4-1 FLYNET 비행 및 핵 비상 대비팀

9-3-7 IFR 군 훈련 경로(IFR Military Training Routes)

가. 동일 유보고도에서 비행중인 항공기를 제외하고, 군사계획 활동과 관련 항공 교통관제 기관 간의 합의서에 명시되어 있지 않은 경우에, 연속되는 항공기 간 적용되는 분리를 제공하는 MTR로 항공기의 진입을 허가한다.

관제용어 : CLEARED INTO IR (명칭).

MAINTAIN (고도),

또는

MAINTAIN IR (명칭) ALTITUDE(S),

또는

MAINTAIN AT OR BELOW (고도),

또는

CRUISE (고도),

필요시,

CROSS (픽스) AT OR LATER THAN (시간).

나. 군사계획 활동과 관련 항공교통관제 기관간의 합의서에 달리 명시하지 않은 경우, 항공기의 MTR 이탈을 허가한다.

관제용어 : CLEARED TO (목적지/허가한계점) FROM IR (명칭/출구 픽스) VIA (비행로).

MAINTAIN (고도).

다. 위 “가” 가 시행될 수 없으면, MTR은 MARSA 비행으로 지정될 수 있다. MARSA 표준에 대한 항공교통관제기관의 부주의한 지시를 방지하기 위하여, 군사계획 활동에 관한 합의서에 이러한 비행로에 적용할 수 있는 MARSA 절차를 명시하여야 한다. MARSA 비행로에서의 비행이 종료될 때, 가능한 빨리 항공기 간의 분리가 이루어져야 한다.

주기 : 지정된 MARSA 비행로에 대하여, MARSA 비행로에서의 비행이 종료된 후, 항공교통관제기관에 의하여 항공기간 분리가 이루어지기 까지, 주(primary)/대체(alternate) 진입 픽스를 통과 하는 MTR 항공기에 대한 분리책임은 군 당국에 있다.

라. MTR을 따라서 보호되어져야 될 수평적인 구역은 비행로의 지정된 폭이다.

마. 항공기가 MTR에 진입하기 전에, 비행로의 출구(exit) 또는 대체(alternate) 출구 픽스, 조종사의 이탈 후, 요구된 고도, 가능한, STR(strategic training range)상의 재 진입 번호에 대한 조종사의 예측을 요구한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) CONFIRM YOUR EXIT FIX ESTIMATE AND REQUESTED ALTITUDE AFTER EXIT,
그리고 실행할 수 있다면,
THE NUMBER OF REENTRIES.

바. 출구(exit) 또는 대체(alternate) 출구 픽스, 이탈 후, 조종사의 요구된 고도, 가능한 STR(Strategic Training Range)에서의 재 진입번호를 통보한다.

사. 비행로 출구 픽스(route exit fix)에 대한 조종사의 예측을 기준으로, 6-1-2 “위치 보고 미접수” 의 절차를 적용한다.

아. 항공교통관제절차 측면에서, 비행로상의 비행을 수정/제한하기 위한 허가가 발부될 수 있다. 비행로가 위 “다” 에 의거 MARSA로 지정 된 경우, 항공교통관제기관은 MARSA 비행방식에 반하여 비행을 수정/제한하여서는 안 된다.

주기 : MARSA가 비행로 계획을 통해 제공되지만, 설정된 제한시간 안에 조종사가 그 비행로에 진입하는 것이 어떤 상황에 의하여 방해될 때, 항공교통관제기관에 통보하고 조종사 자신의 의도를 조언하는 것은 조종사의 책임이다.

자. IR 상에서 비행하는 항공기가 양방향 통신두절이 되고, 동 항공기가 VFR 비행시의 통신두절 절차에 의한 비행 여부 및 항공기에 대한 정확한 레이더 식별 여부를 관제사가 결정하지 못할 때, 다음과 같이 조치한다.

1) 다음사항을 따르는 항공기와 관련된 목적공향에 분리를 제공한다.

가) 출구 또는 대체(alternate) 출구(exit) 픽스로 다음 고도이상을 유지한다.

(1) 비행로상에 남아있는 잔여 비행로 구성요소 각각의 최저 계기비행(IFR) 고도

(2) 최종적으로 발부된 항공교통관제 허가에서 배정받은 최고 고도

나) 위 “가)” 에 명시한 적절한 고도에서 출구(exit) 또는 대체(alternate) 출구(exit) 픽스를 출발하고, 그 후 잔여 비행로에 대하여는, 비행계획서상에 제출된 고도로 상승/강하

주기 : 양방향 무선통신이 두절되는 경우, 항공교통관제기관은 출구(exit) 픽스에서 다음의 예상되는 조종사 조치에 의존하게 된다. 합의서에 달리 명시되어 있지 않거나, 그리고 조종사가 시계비행(VFR) 비행시의 통신두절 절차를 준수할 수 없는 경우, 조종사는 비상선언을 하고, 트랜스폰더(transponder)를 7700으로 맞추어 출구(exit)/대체(alternate) 출구(exit) 픽스를 출발하고, 비행계획서상에 제출된 고도까지 Squawk 7700을 유지한 채로 상승/강하하여야 한다. 그 후의 트랜스폰더(transponder) 작동은 10-4-4 “통신 두절” 에 따른다. 출구(exit) 픽스상에서의 항공교통관제 조치는 10-1-1

“비상상황의 결정”에 의한다.

다) 합의서에 포함된 통신두절 절차에 의거 진행한다.

2) 항공교통관제기관이 최종적으로 발부한 개별(discrete)코드를 계속해서 감시한다.

주기 : 양방향 무선통신이 두절된 조종사는 제출한 비행계획서상 다음 경로에서 유지하여야 할 고도로 상승/강하 중 코드 7700로 트랜스폰더(transponder)를 조정한다, 조정 후, 15분 동안 코드 7600으로 변경하고, 매 15분 단위로 끝나는 시점마다, 1분 동안 Squawk 7700로 조정 한다. 그 밖의 시간에는 코드 7600으로 조정 한다.

차. IR을 사용할 필요가 있을 때, 비 참여 계기비행(IFR) 항공기와의 충돌을 피할 수 있도록 지연시킨다. 조종사에게 예정된 지연시간과 이유를 통보한다.

9-3-8 요격 작전(Interceptor Operations)

미확인 항공기가 식별될 때까지, 항공방어임무(비상출격)에 대한 요격기의 기동을 신속하게 하기 위한 최대한의 지원을 제공한다.

가. 비상출격을 시행하는 방공통제기관에서는 이 임무를 실제 항공방어작전으로 인식을 한다.

나. 항공교통관제 업무는 상황이 허용되는 한, 실제 항공방어 요격임무를 위하여 사용된다.

다. 방공통제기관이 요구시, 항공교통관제 기관은 요격기에 대한 관제권 이양을 신속하게 수행하여야 한다.

9-3-9 특별 관심구역(Special Interest Sites) [적용 유보]

9-3-10 민간/군 기관에 의한 법집행 업무

(Low Enforcement Operations By Civil and Military Organizations)
[적용 유보]

9-3-11 군용항공기 공중 급유(Military Aerial Refueling)

별도로 요구하지 않는 한, 발간된 또는 비행계획서상 고도에서 특별 경로(special track)를 따라 공중급유를 실시하는 항공기를 허가한다.

관제용어 : CLEARED TO CONDUCT REFUELING ALONG (번호) TRACK,

또는

FROM (픽스) TO (픽스),

그리고

MAINTAIN REFUELING LEVEL (고도),

또는

MAINTAIN(고도),

또는

COMMENCING AT (고도),

DESCENDING TO (고도).

주기 1 : 공중급유기는 공중급유를 하는 동안 피급유기와 항공교통관제기관과의 교신 및 공중급유기 자신의 경로유지비행 책임이 있다.

주기 2 : 공중급유구역은 완전히 폐쇄된 구역은 아니며, 공중급유기로부터 수직 또는 횡적분리가 제공되는 경우 당해 구역을 다른 항공기가 통과할 수 있다.

주기 3 : 공중급유기와 피급유기가 공중급유 구역에 진입 후, 공중급유기가 항공교통 관제기관에 MARSA의 결정을 통보를 한 경우, 공중급유기와 피급유기 간 MARSA가 시작된다.

주기 4 : 공중급유기와 피급유기가 수직적으로 위치하고 있음을 항공교통관제기관에 통보하고, 항공교통관제기관이 MARSA의 종료를 조언하는 경우, 공중급유기와 피급유기 간 MARSA가 종료된다.

참고 : 2-1-11 항공기간의 분리를 군이 책임지는 절차

5-5-8 편대비행을 위한 추가분리

FAAO 7610.4 10장 공중급유

가. 다음의 경우 참여 항공기에게 랑데뷰(rendezvous) 시 까지 레이더 조연을 제공 하여야 한다.

1) 요구 시

2) MARSA 시작 전 수직분리가 제공된 경우

나. 공중급유허가를 발부 받은 후, 공중급유 시작지점(ARIP)을 출발한 피급유기에게 다음 사항을 요구하여서는 안 된다.

1) 공중급유기로부터 5 Mile 미만에 있을 때 : 코드 변경

2) 공중급유기로부터 1 Mile 미만 또는 3 Mile을 초과한 거리에 있을 때 : Squawk Standby

주기 : 공중급유 중 피급유기에 대한 코드변경 요구는 중요한 비행단계에서 피급유기 조종사의 주의를 분산시킬 수 있다.

다. 최초 공중급유허가 발부 시, 피급유기가 공중급유기로부터 3마일 지점에 도달하였을 때, 피급유기에게 Squawk Standby 유지를 요구할 수 있다.

주기 1 : 피급유기는 공중급유기로부터 3Mile을 초과한 위치에 있을 때, Squawk Normal을 유지한다.

주기 2 : 랑데뷰(rendezvous)가 완료되었을 때, 기수 및 고도의 배정은 MARSA를 실시중인 공중급유기의 동의로 이루어진다.

주기 3 : 랑데뷰(rendezvous) 완료 후, MARSA 종료 시 까지, 공중급유기와 피 급유기 간 3마일 내의 간격을 유지하여야 한다.

라. MARSA 선언 후, 랑데뷰(rendezvous) 전에 경로 또는 고도변경 지시를 발부하지 않는다.

주기 : 발부된 경로 또는 고도의 변경은 MARSA를 자동적으로 무효화시킨다.

마. 공중급유기가 다음 계기비행(IFR) 고도에 도달하였다고 보고할 때까지, 급유중 비어있는 고도를 사용하여서는 안 된다.

참고 : 6-6-2 예외 사항

바. 공중급유기 조종사의 레이더 유도, 대체 비행로 또는 고도 요구를 다음과 같이 허가하여야 한다.

- 1) 필요시 어느 때나 레이더 유도 또는 대체고도를 제공한다.
- 2) 피급유기가 공중급유통제지점(ARCP)를 통과한 후에 만 비레이더 비행로를 제공한다.

주기 1 : 비레이더 상황에서 수행되는 공중급유 훈련기준을 충족시키기 위하여 군은 요구시에만 레이더 유도 제공을 요청하여 왔다. .

주기 2 : 공중급유기 지휘관은 ACC에 요청하기에 앞서서 급유임무중인 다른 항공기와의 모든 비행에 관한 요구사항을 협의할 책임이 있다.

주기 3 : 일반적으로, 공중급유 임무를 수행하는 항공기는 최소한 연속되는 3개의 고도를 사용한다.

사. 레이더 유도 또는 대체 비행로가 제공되지 않는 경우, 항행 참고지점 또는 이탈픽스 상 재급유경로의 출발을 허가하여야 한다.

아. 필요시 항공기에게 공중급유 시작지점, 공중급유 통제지점 또는 이탈픽스에서 보고를 요구할 수 있다.

관제용어 : REPORT :

A-R-1-P,

또는

A-R-C-P,

또는

EGRESS FIX.

자. 양방향 무선통신두절 시 항공법 시행규칙 제214조(통신두절시의 비행)에 더하여 다음의 절차를 예상할 수 있다.

- 1) 공중급유기는 당해 구역 내의 최고고도에서 track을 출발한다.
- 2) 피급유기는 당해 구역 내의 최저고도에서 track을 출발한다.
- 3) track을 출발하기에 앞서서 최소한 2분 동안 Squawk 7600를 시현시킨다.

참고 : 9-3-12 FL600 초과고도에서의 군사작전

9-3-12 FL600 초과 고도에서의 군사작전(Military Operations Above FL600)

다음의 절차를 사용하여 FL600 이상에서 비행하는 항공기를 관제한다.

가. 비행로는 픽스 간의 거리와 관계없이 최소한 하나의 고고도 픽스에 의하여 정해진다. 추가로 90° 이상의 선회 진입/이탈지점이 지정되어져야 한다.

나. 이륙 후로부터 각 첫 픽스 까지 소요된 시간이 비행로 상에 포함되어야 한다.

다. 비행계획에 대한 승인은 FL600미만 (공중급유)에서의 비행을 포함하는 비행로와 FL(언급이 된 경우에)에 대한 승인을 의미한다.

관제용어 : CLEARED AS FILED VIA ROUTE AND FLIGHT LEVELS.

참고 : 9-3-11 군용항공기 공중급유

라. 분리 : 규정된 분리형태 대신에 최저치로써 다음을 사용한다.

주기 : 두 대의 초음속 항공기간의 분리를 제공하기 위하여 설명된 기본적인 방법은 높은 비행고도에 있는 항공기가 요구된 분리를 취하기 위하여 급격하게 상승하지 못하기 때문에 낮은 비행고도의 항공기를 먼저 강하시켜 수직 분리를 적용한다. 초음속 항공기가 선회하는 동안 또는, 선회의 결과로 수천피트의 고도를 잃는다는 것을 고려하여야 한다. 초음속 항공기의 유도는 거리와 임무 목표에 중대한 영향을 미친다. 아음속 항공기를 초음속/아음속 항공기로부터 분리시키는 더욱 좋은 방법은 레이더로 분리시키는 것이다.

1) 4-5-1 “수직분리 기준” : 5,000피트

주기 1 : 군업무의 보안 요구 상, 실제고도 정보를 공지통신 또는 지상연락망을 통해 송신하는 것을 금지한다. 그 날의 고도 Code를 자세하게 언급하는 비밀 문서는, 사전에 관제사의 업무위치에 제공되어져 있어야 한다.

주기 2 : 조종사는 코드화 된 계획서를 사용하여 항공교통센터(ACC)와 첫 교신 시, 예정된 비행계획서와 자신의 고도를 보고한다.

2) 6-5-4 “항공로/비행로로 설정되지 않은 비행로상의 최저치” :비행로 중앙선에서 양방향 25 Mile 공역을 보호한다. 초음속 항공기의 선회에 대하여는, 비행 방향으로 75 Mile, 그 반대방향으로는 25 Mile의 공역을 보호한다. 아음속 항공기의 선회에 대하여는 비행방향 34 Mile, 그 반대방향으로 25 Mile을 보호한다.

참고 : 4-3-3 이륙허가 간소화

9-3-13 군 특별 사용주파수(Military Special Use Frequencies) [적용 유보]

9-3-14 핵 방사능 지역의 회피(Avoidance Of Areas Of Nuclear Radiation)

가. 조종사가 제안한 비행로가 핵 방사능 위험지역으로 보고되거나 예고된 지역을 통과 시 마다 조종사에게 조언하고, 조종사 요구시, 항공기의 항공로를 재설정한다.

참고 : FAAO 7610.4 4-4-4 위험한 방사능 지역회피

나. 목적공향이 핵 방사능 위험지역으로 보고되었거나 예상되는 경우, 조종사에게 이를 통보하고, 조종사의 의도를 확인한다.

9-3-15 SAMP

공중표본조사 임무(핵오염에 대한 대기표본채취)를 가진 군용항공기를 특별취급하여야 하며, 비행 중 고도 및 항공로 변경요청시, 가능한 허가한다. 기타 계기비행(IFR) 항공기는 표본조사 항공기의 요청이 인가될 수 있도록 다시 조정할 수 있다. 이 지시서에 규정된 분리기준은 모든 경우에 적용 된다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

2-4-20 항공기 호출부호

9-3-16 AWACS Special Flights

AWACS Special” 비행으로 식별된 E-3 AWACS 항공기를 지연 시켜서는 아니 된다. 목적지 선회지점까지 당해 항공기의 빠른 이동을 위하여 다음의 조치를 취한다.

가. 요구된 비행고도에서 ± 2000 피트의 비행로 고도 변경.

나. 목적지 선회지점으로 진입을 저해하지 않는 레이다 유도 또는 미세한 비행로 변경.

주기 : E-3 AWACS 항공기를 지정된 장소에 배치시키기 위하여 시간이 중요한 요소로 작용을 한다. 관련 항공교통관제기관과 사전에 협의 된 목적지를 향한 궤도에 오를 수 있는 비행로로 비행이 가능하도록 최대한으로 사용한다. 이러한 항공기를 식별하기 위하여 비행계획서상의 비고란에 최초로 기록 되는 것이 “AWACS Special” 이다.

9-3-17 기상 정찰비행(Weather Reconnaissance Flights) [적용 유보]

9-3-18 회피조치 기동(Evasive Action Maneuver)

교통상황이 허용하는 범위 내에서 조종사의 회피조치 기동(evasive action maneuver) 요청을 허가한다. 허가 발부할 시, 필요한 경우, 아래의 요소들을 명시한다.

주기 : Evasive Action 기동은 FL250 이상에서의 폭격기/전폭기에 의하여 수행이 된다. 그리고 다음의 내용을 포함한다.

- 1) 비행계획상의 비행로 중앙선의 좌우로 지그재그(Zigzag) 형태로 비행하며, 수평적 기동과 병행해서 고도 이탈이 이루어진다.
- 2) 비행로 중앙선 상에서부터의 횡적 이탈도 일반적으로 12마일 이내여야 한다. 또한 고도편차도 배정된 비행고도에서 $\pm 1,000$ 피트 이상이어서는 안 된다. 즉, 2,000피트 블록(block) 이내이어야 한다.

가. 이 기동이 수행될 특정 비행로 구역(segment)

나. 중앙선에서 최대 비행로 이탈거리(mile로 표시)

다. 고도

관제용어 : CLEARED TO CONDUCT EVASIVE ACTION MANEUVER FROM
(픽스) TO (픽스),
그리고
(마일 수) EITHER SIDE OF CENTERLINE,
그리고
MAINTAIN (고도) THROUGH (고도),
그리고
COMPLETE MANEUVER AT (픽스) AT (고도).

9-3-19 비표준 편대/CELL 비행(Nonstandard Formation/Cell Operations)

간헐적으로 군은 비표준 Cell 편대운영이 요구되며 관제사는 다양한 전술과 사용된 절차를 숙지하여야 한다.

참고 : FAAO 7610.4 12장 12절 편대비행

가. 비표준 편대/Cell 임무수행에 대한 항공교통관제 허가를 득하는 것은 편대장의 책임이다.

나. 비표준 편대/Cell 비행이 승인된 때, 편대내의 각 항공기간 간격이 Cell 내부의 500피트 수직분리 보장을 위하여 충분한 고도를 배정하여야 한다.

다. 항공교통관제 기관이 인지한 허가된 분리기준이 수립될 때까지, 참여 항공기 간에 MARSA가 적용가능한 정도로 비표준 편대/Cell 기동을 관제한다.

라. 승인된 비표준 편대/Cell 비행과 비참여 항공기 간에는 표준분리 기준을 적용한다.

마. 허가한계점으로 Breakup 픽스 까지 비표준 편대/Cell 기동 항공기를 허가하고, Breakup 지점상의 고도 또는 비행로에 관한 자료를 일반적인 비행계획정보와 동일하게 항공교통센터(ACC)에 제출한다.

바. ENROUTE : Breakup이 관할 관제구역 내에서 발생할 경우, 편대비행에서 개별 비행로와 고도로의 전이를 허용하는 적절한 관제지시를 발부한다. Breakup이 승인되지 않는 경우, 편대로서 비행을 지속할 비행허가를 발부하라.

9-3-20 개방공역 협약항공기(Open Skies Treaty Aircraft) [적용 유보]

제 4 절 특수사용공역과 항공교통관제 인가공역 (Special Use And ATC Assigned Airspace)

9-4-1 적 용(Application)

이 절에 언급되는 절차를 특수사용공역 또는 항공교통관제인가공역에 근접하여 임무를 수행하는 항공기에게 적용한다. 단, 공역이 경계구역(alert area)/통제사격장구역(Controlled Firing Area)이거나 아래의 상황에 해당되는 경우는 예외이다.

주기 : 당해 절차는 경계구역 또는 통제사격장구역(Controlled Firing Area)에 적용되지 않는다.

참고 : 용어의 정의 - 특수사용공역

가. 조종사가 해당 공역의 사용허가를 공역운용 담당부서로부터 획득한 사실을 관제사에게 통보하는 경우

나. 공역운용 담당부서가 관제사에게 해당 공역 내에서 항공기의 비행을 허가한 사실을 통보하였을 때

주기 : 담당부서의 허가는 조종사에게 전달된다.

다. 제한/경계구역(Alert Area), MOA 또는 항공교통관제인가 공역(ATCAA)이 공역통제기관(controlling agency)에 허가되어진 경우

라. 문제의 공역이 항공교통관제 인가공역(ATCAA)이 아닌 경우, 항공기는 인가된 고도유보(ALTRV) 상에 있어야 한다.

주기 : 임무계획 담당자는 금지(prohibited)/제한(restricted)/경계구역 및 군작전공역(MOA)에서의 ALTRV 승인을 득할 책임이 있다.

참고 : 9-4-4 사용중인 특수사용공역과 항공교통관제인가공역 통과

9-4-2 분리 최저치(Separation Minima)

비행금지/제한/경계구역(Alert Area)/군작전공역(MOA)/항공교통관제 인가공역(ATCAA)내로 진입하는/통과하는/근접하는 비참여 항공기에 대한 허가가 합의서(LOA) 또는 운영절차(Letter of Procedure)에 의하여 제공되지 않는 한, 다음과 같은 최저치에 의하여 비참여 항공기를 사용중인 특별 공역으로부터 분리한다.

가. 비행금지/제한/경계구역(Alert Area)/군작전공역(MOA)/항공교통관제인가 공역(ATCAA)의 상부한계/하부한계로부터 최소 500피트(FL290 이상-1000피트) 초과하는/미만의 고도로서 4-5-2 “비행방향에 따른 고도배정”, 그리고 4-5-3 “예외 사항” 과 일치하는 고도를 배정한다.

나. 특수사용공역 외곽 경계선으로부터 3MILES (FL600 이상-6MILES)의 레이더 분리
다. 폭과 보호공역이 외곽 경계선과 중첩되지 않는 항공로 또는 비행로상의 항공기를 허가한다.

라. 예외

일부 금지/제한/경계구역(Alert Area)은 보안상의 이유 또는 항공기운항과 관련이 없는 위험성 있는 임무수행을 위하여 설정된다. 당해 구역이 적절한 규정에 의거 분류된 경우, 외곽경계선 밖에서 항공기가 머물도록 레이더 유도 하여야 한다.

주기 : 비참여항공기란 분리의 책임은 관제사에게 있으나 특수사용구역 또는 ATCAA 내에서/통과하는 비행허가를 당해 구역운용 담당부서로부터 받지 아니한 항공기를 말한다.

9-4-3 VFR-ON-TOP

항공기의 비행로, 항적(track), 고도가 사용 중인 금지/제한/경계구역/MOA, 항공교통 관제인가구역(ATCAA)으로 진입할 가능성이 있는 경우,

가. 당해 구역의 상부/하부한계(7-3-1 “운상시계비행” 준수)로부터 최소 500FT 초과하는/미만의 고도로 “VFR- On -Top” 에서 비행할 것을 조종사에게 알려야 한다.

관제용어 : MAINTAIN VFR-ON-TOP AT LEAST 500FEET ABOVE/BELOW (구역의 상한/하한고도) ACROSS (구역 명칭 또는 구역번호) BETWEEN (픽스) AND (픽스),
구역이 항공교통관제인가구역(ATCAA)인 경우,
(ATCAA 명칭) IS ATC ASSIGNED AIRSPACE.

참고 : 7-1-1 A등급 구역의 제한 사항

나. 해당 구역으로부터 인가된 분리 기준이 제공되는 경로를 경유하도록 항공기에게 허가하여야 한다.

다. 예외 - 일부 금지/제한구역은 보안상의 이유 또는 항공기 운항과 관련이 없는 위험한 임무수행을 위하여 설정된다. 당해 구역이 “시설운영 및 관리” 기준에 의거 분류된 경우, 상부/하부한계로부터 500피트(또는 1,000피트) 추가 분리치 적용은 불필요하다.

참고 : FAAO 7210.3 2-1-16 금지/제한구역

9-4-4 사용 중인 특수사용구역(SUA)/항공교통관제 인가구역(ATCAA) 통과 (Transiting Active SUA/ATCAA)

합의서(LOA)/지역운영절차(LOP)가 구역관리부서(using agency)와 협의되었고, 당해 구역 통과가 허가된 경우, 다음을 적용한다.

가. 두대 이상의 항공기가 당해 구역을 통과할 경우, 구역관리부서(using agency)가 발부한 지시/허가를 준수하고, 항공기 간 적용되는 분리최저치를 적용한다.

주기 : 일부 구역관리부서(using agency)는 항공교통관제시설인 경우도 있다.

나. 지시·허가 준수가 불가한 경우, 9-4-2 “분리 최저치” 에 의거 항공기를 허가한다.

제 5 절 연료 투하(Fuel Dumping)

9-5-1 정보 요구사항(Information Requirements)

항공기가 연료투하를 실시하겠다는 통보를 받은 경우, 이 항공기가 비행할 경로와 고도를 결정하고 이러한 임무가 수행될 기상조건을 결정한다.

9-5-2 비행로 설정(Routing)

비상으로 인한 연료투하인 경우를 제외하고, VFR/IFR 항공기에게 다른 비행로로 비행할 것을 요구할 수 있다.

9-5-3 고도 배정(Altitude Assignment)

계기비행(IFR) 조건하에서 연료투하를 한다면, 비행로나 비행장주로부터 5마일 이내에 있는 가장 높은 장애물로부터 최소한 2,000피트 이상의 고도를 배정한다.

9-5-4 분리최저치(Separation Minima)

연료투하 항공기로부터 인지된 항공기를 다음과 같이 분리시킨다.

가. 계기비행(IFR) 항공기인 경우, 다음 중 하나의 분리를 취하여야 한다.

- 1) 위 1,000피트(FL290 이상의 경우 2,000피트)
- 2) 아래 2,000피트
- 3) 레이더 5마일
- 4) 수평 5마일

나. 레이더 식별된 시계비행(VFR) 항공기는 5마일, 5-6-1 “적용”의 기준과 일치하도록 한다.

9-5-5 정보전파(Information Dissemination)

가. 항공기가 연료를 투하하기 시작할 때, 당해 항공기와 교신 중인 경우, 다른 관련 항공교통관제기관 관제사에게 통보한다. 관련 기관은 연료투하를 중단할 때까지 3분 간격으로 적절한 무선주파수로 조연방송을 한다.

관제용어 : ATTENTION ALL AIRCRAFT.

FUEL DUMPING IN PROGRESS OVER (위치) AT (고도) BY (항공기 기종) (비행 방향).

나. 연료투하 임무가 끝났을 때, 종료 조연정보를 방송한다.

관제용어 : ATTENTION ALL AIRCRAFT.

FUEL DUMPING OVER (위치) TERMINATED.

제 6 절 외부 장착물 투하(Jettisoning Of External Stores)

9-6-1 외부 장착물 투하 (Jettisoning of External Stores)

외부 장착물 투하 시에 레이더 업무 제공을 위하여 설정된 투하지역에서는 요구에 따라, 다음 항공기에게 유도임무를 제공한다.

가. 군용항공기에는 어느 때나 제공한다.

나. 체결된 합의서가 효력을 미칠 때, 민간 운영자나 민간항공기에게 제공한다.

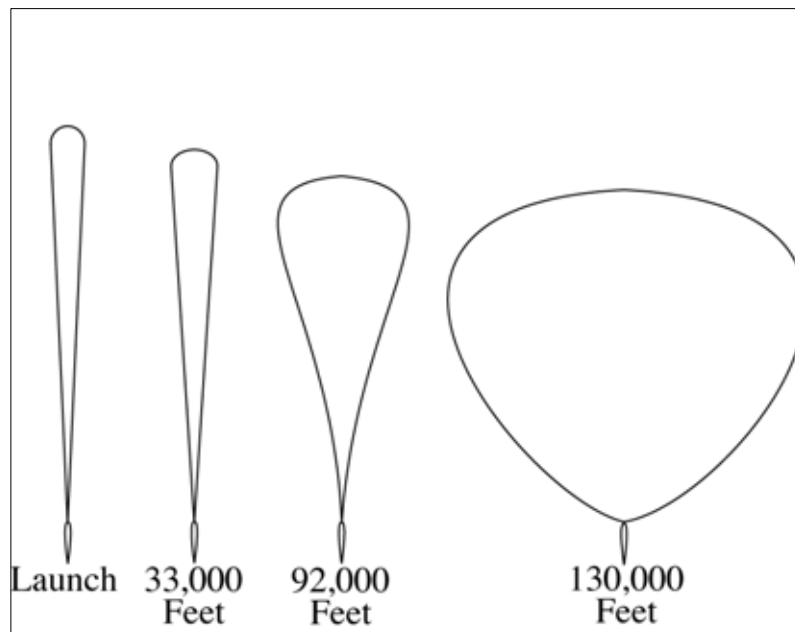
제 7 절 무인자유기구(Unmanned Free Balloon)

9-7-1 적 용(Application)

무인자유기구가 관할 관제구역 내에 있을 때, 다음절차를 적절하게 적용하여야 한다.

주기 : 이 절차는 화물을 운송하는 무인자유기구(unmanned free balloons)에 적용된다. 페이로드(payloads)는 그 무게가 수백 파운드에 이를 수 있고, 고도에 따라서 모양이 다양하게 변화할 수 있다.(참고 그림 9-7-1) 기구와 페이로드(payloads)는 분당 평균 400피트 비율로 상승한다. 강하구역 상공에서 페이로드(payloads)는 통상 풍선과 분리되고 분당 최소 1,000피트 비율로 낙하산에 의하여 강하한다. 풍선은 통상 페이로드(payloads)가 분리될 때, 자동적으로 수축된다. 운영자는 강하 1시간 전에 동 사실을 항공교통관제(ATC)기관에 통보하여야 한다.

그림 9-7-1 다양한 고도에서의 천백만 입방체의 기구 형태



가. 비행진행스트립(Strips)에 기구의 계획된 경로를 기록하고, 위치추적(tracking) 또는 위치보고를 참고하여 경로를 수정하여야 한다.

주기 : 계획 및 운영을 위하여 사전에 공고된 정보(prelaunch notice information)를 비행진행스트립(Strips)에 기록하여야 한다.

나. 장비성능이 허용할 때, 레이더를 이용하여 기구를 추적할 수 있다. 레이더추적이 곤란 한 경우, 추적 항공기(chase plane)와의 교신, 운영자, 조종사와의 전화통화 또는 지상관측보고에 의한 추적을 시도하여야 한다.

주기 : 일부 운영자는 기구에 레이더 반사장치 외에 트랜스폰더 비컨(transponder beacon)을 장착하고 있으나 순항고도에서 통신장비, 트랜스폰더(transponder)를 장착하고 있는 경우, 기구는 배터리의 보호를 위하여 이를 주기적으로 운용할 수 있다.

다. 기구에 관한 정보를 신뢰할 수 있을 때, 조종사 동의 하에 항공기와 기구 간 분리를 제공하여야 한다. 기구의 고도에 관하여 정확한 정보를 갖고 있지 않은 경우에는 수직분리를 이용하여 기구로부터 항공기를 분리시켜서는 안된다.

라. 첫 교신 시에 영향을 받을 수 있는 모든 항공기에게, 확인된 또는 예측되는 기구의 위치, 이동방향, 고도정보를 “Unknown” 또는 “Reported” 를 적절히 사용하여 교통정보 조연을 제공하여야 한다.

주기 : 항공교통관제(ATC) 기관이 별도로 요구하지 않은 한, 무인기구의 운영자는 기구의 진로를 감시하고 적어도 매 2시간마다 기구의 위치를 기록하여야 한다. 항공교통관제(ATC) 기관이 별도로 요구치 않은 경우, 기구의 위치 보고를 운영자가 전달할 필요는 없다.

관제용어 : UNMANNED FREE BALLOON OVER (지명),
또는
ESTIMATED OVER (지명), MOVING (이동방향).
LAST REPORTED ALTITUDE AT (운영자 또는 조종사가 보고한 고도),
또는
ALTITUDE UNKNOWN.

마. 시설 간 또는 관제사 간에 기구에 대한 비행추적 책임 이양을 위하여, 가능한 다음의 정보를 전달하여야 한다.

참고 : 14 CFR 101.37 Notice Requirements 14 CFR 101.39 기구 위치 보고

- 1) 호출부호 및 형태. 예 : Flight 804 Balloon.
- 2) 마지막으로 파악된 기구의 위치 및 고도
- 3) 일반적인 이동방향 및 속도
- 4) 시설의 경계선, 섹터경계선 또는 정확하다고 판단될 때, 기타 지점상공 도착 예정시간(ETA)
- 5) 기타 관련 정보
- 6) 레이더로 포착하였을 때, 인수관제사에게 항적을 직접 가리켜 이를 알려야 한다.
- 7) 비행추적(tracking)이 이루어지고 있는 장소 및 전화번호

참고 : 9-7-2 표류 기구

바. Medium 또는 Heavy 무인자유기구의 비행계획서 접수 시 항공교통관제기관은 다음의 사항을 포함한 관련 기관에 통보하여야 할 정보를 접수하여야 한다.(민적용)

- 1) 기구의 호출부호 또는 계획 명칭
- 2) 기구의 등급 및 특징
- 3) SSR 코드 또는 필요시 NDB 주파수
- 4) 이륙위치
- 5) 이륙시작 또는 계획된 이륙예정시간
- 6) 예상 상승방향
- 7) 순향고도(기압고도)

- 8) 기압고도 18,000미터(60,000피트)를 통과하거나 고도 18,000미터 이하의 수평 비행고도에 도달할 때까지의 예상 소요시간 및 예상 위치

참고 : ICAO Doc 4444, 16.2.1

사. Medium 또는 Heavy 무인자유기구의 이륙통보를 접수하였을 때, 항공교통관제기관은 다음의 사항을 포함, 관련 기관에 통보하여야 할 정보를 접수하여야 한다. **(민 적용)**

- 1) 기구의 호출부호 또는 계획 명칭
- 2) 기구의 등급 및 특징
- 3) SSR 코드 또는 필요시 NDB 주파수
- 4) 이륙위치
- 5) 이륙시간
- 6) 기압고도 18,000미터(60,000피트)를 통과하거나 고도 18,000미터 이하의 수평 비행고도에 도달할 때까지의 예상 소요시간 및 예상 위치
- 7) 비행종료 예정일 및 시간
- 8) 적용가능 시, 계획된 지상교신위치

아. Medium 또는 Heavy 무인자유기구의 국경횡단이 예측될 때, 해당 항공교통관제기관은 관련 국가의 항공교통관제기관에 항공고시보를 이용하여 관련 정보를 알려야 한다. 관련 국가 간 합의된 경우, 정보를 해당 ACC/FIC 직통전화를 이용하여 구두로 통보할 수 있다. **(민 적용)**

자. 항공교통관제기관은 가능한 범위 내에서 Medium/Heavy 무인자유기구에 대한 감시를 유지하여야 하며, 필요시 또는 조종사 요구시, 항공기와 레이더식별이 되었거나 정확한 위치가 파악된 무인기구 간에 레이더분리를 제공하여야 한다.

참고 : ICAO Doc 4444, 16.2.2

9-7-2 표류기구(Derelict Balloons)

계류중인 기구가 탈구되어 항행에 위험을 초래할 경우 또는 무인자유기구가 비행계획에 따라서 비행을 종료하지 못했을 때, 기구는 표류되었다고 한다. 이러한 사례 발생 시 다음과 같이 조치하여야 한다.

가. 계류지를 이탈한 기구가 있을 때 교통정보를 발부한다.

나. 무인자유기구의 경우는 가능한 기구를 추적(flight following)하여야 하고 관제 중인 항공기를 기구로부터 분리하여야 한다.

다. 조종사로부터 보고 받았거나 레이더로부터 얻은 기구의 위치정보를 최대한으로 전파하기 위하여 근무팀장(근무조장)에게 전달하여야 한다.

라. 기구에 대한 레이더 포착이 상실된 경우 표류기구가 더 이상 영향을 미치지 않을 때까지 10분 간격으로 표류기구가 영향을 미치는 공역에서 비행중인 모든 항공기에게 지속적으로 조언하여야 한다.

관제용어 : ADVISORY TO ALL AIRCRAFT.

DERELICT BALLOON REPORTED IN THE VICINITY OF (위치),
또는

ESTIMATED IN VICINITY OF (위치),

또는

REPORTED OVER (위치)

또는

RADAR REPORTED OVER (위치).

LAST REPORTED ALTITUDE/ FLIGHT LEVEL AT (운용자 또는 조종사
보고 고도),

또는

ALTITUDE/FLIGHT LEVEL UNKNOWN.

마. 9-7-1 “적용” “마” 에 의거 비행추적에 대한 책임을 이양하여야 한다.

참고 : *FAAO 7210.3 18.6.2 표류기구/물체*

제 8 절 낙하산 강하(Parachute Jumping)

9-8-1 협조(Coordination)

관할 공역 내에서 시작되거나 끝나는 낙하산강하에 대하여 강하시작 전·후에 당해 낙하산 강하가 영향을 미치는 항공교통관제기관/섹타(sectors)와 관련 정보에 관하여 협의 하여야 한다.

참고 : FAAO 7210.3, 18-5-1 Nonemergency Parachute Jumping
14 CFR Part 105, Parachute Jumping

9-8-2 A등급, B등급 및 C등급 공역

(Class A, Class B, and Class C Airspace)

가. 강하지역으로 지정된 공역 내에서 만 낙하산 강하를 허가 한다.

나. 강하가 허가된 공역으로부터 다른 항공기를 분리하여야 한다. (단, 훈련에 참여하는 항공기는 제외)

다. 관제사 판단에 안전운용을 위하여 필요한 경우, 어떤 조건이나 제한도 부여할 수 있다.

참고 : 14 CFR Section 105.25 지정된 공역에서의 낙하산 강하

9-8-3 D등급 공역(Class D Airspace)

터미널(Terminal) : 관제탑이 운용되는 D등급 공역 내에서 낙하산 훈련을 요구하면 다음과 같이 조치한다.

가. 관측된 항공기나 인지된 항공기의 교통상황을 고려하여 낙하훈련을 허가한다.

나. 낙하훈련 안전상 필요 시, 낙하훈련 항공기와 낙하훈련을 하지 않는 항공기에게도 조언을 한다.

9-8-4 기타 관제공역(Other Control Airspace)

E 등급공역에서 낙하훈련계획을 통보받은 때, 다음과 같이 조치한다.

가. 낙하 전에 낙하항공기에게 교통조언을 제공하며, 통보내용은 낙하가 실시될 공역을 통과할 식별된 모든 항공기의 기종, 고도, 비행방향을 발부한다.

주기 : 항공교통관제기관이 별도 허가하지 않는 한, 낙하 항공기는 교통조언을 받기 위하여 낙하 전 최소 5분 전에 해당 항공교통관제 기관과 교신 하여야 하며, 이런 조언을 받기 전에는 E등급 공역에서/으로의 낙하를 시작하여서는 안 된다.

나. 낙하 지역을 통과하는 모든 인지된 항공기에게 조언을 발부한다. 조언은 낙하 지역의 위치, 시간, 기간과 고도를 포함한다.

다. 시간 또는 과다한 항공기로 개별송신을 할 수 없을 때, 비 참여 항공기에게 적절한 관제주파수 또는 ATIS를 이용하여 통보 할 수 있다.

라. 조종사 요구시, 비 참여 항공기가 낙하구역을 회피하여 비행할 수 있도록 최대한 지원한다.

제 9 절 미식별 비행물체(UFO) 보고

(Unidentified Flying Object(UFO) Reports) [적용 유보]

제 10 장 비 상 절 차(Emergencies)

제 1 절 일반사항(General)

10-1-1 비상상황의 결정(Emergency Determinations)

- 가. 비상은 “조난(distress)” 또는 “긴급한 상태(urgency)” 를 말한다.
- 나. 조난상황에 처한 조종사는 첫 무선 교신시 “Mayday” 를 3회 반복 사용하여 비상을 선언한다. 긴급한 상황에서는 용어 “Pan-Pan” 을 같은 방법으로 사용한다.
- 다. “Mayday” 나 “Pan-Pan” 을 사용하지 않은 경우에도 관제사가 비상 또는 잠재적인 비상상황이 발생한 것으로 판단될 때, 이를 비상으로 간주한다.
- 라. 비상상황은 다양하기 때문에 비상에 대한 별도의 절차는 규정되어 있지 않다. 그러나 비상상황이거나 비상상황이 임박한 것으로 판단될 때, 그 상황에 가장 적절하고, 절차에 가장 부합된 것으로 판단되는 절차를 선택하여 조치하여야 한다.

참고 : 9-3-7 IFR 군 훈련 경로

10-1-2 정보 입수(Obtaining Information)

비상상황에 효과적으로 대처할 수 있는 충분한 정보를 획득한다. 조종사로부터 접수한 정보와 요구에 대하여 어떤 종류의 도움이 필요한가는 관제사 자신의 결정에 따른다.

10-1-3 비상상황의 지원(Providing Assistance)

- 가. 불법방해 행위를 포함 비상상황이거나 비상상황으로 의심되는 항공기에게 당해 상황에 필요한 요인을 최대한 고려하여 지원하고 다른 항공기보다 우선권을 부여하여야 한다. 이 경우 비상항공기와 무선교신시에는 인적요인을 고려하여 업무를 수행하여야 한다.

참고 : ICAO Annex 11, 2.22.1

- 나. 불법방해 행위가 발생하였거나 발생이 의심되는 경우 항공교통관제기관은 항공기 요구에 신속하게 대응하여야 한다. 안전운항 관련 정보는 지속적으로 제공하고, 비행단계별 신속한 처리 및 항공기의 안전한 착륙을 위하여 필요한 조치를 취하여야 한다.

참고 : ICAO Annex 11, 2.22.2

- 다. 조난항공기(distress)를 최대한 지원하고, 조종사 요구 또는 관제사가 필요하다고 판단 시, 비상상황 관련기관의 레이더 시설을 포함한 기타 모든 수단을 사용하여 지원 한다. 이 장에서 규정하지 아니한 세부절차는 해당 기관 운영내규 또는 시설 간 합의서에 의한다.

참고 : 2-1-4 운영상 우선순위

10-1-4 책임(Responsibility)

가. 조난에 처한 항공기와 교신이 이루어지면 비상 상황으로 취급하고, 지원 부서의 조치절차를 지시하며 협조한다. 더욱 만족할 만한 비상상황 처리가 가능할 것으로 판단 될 때만 타 시설에 책임을 이양한다.

나. 조난에 처한 항공기에 대한 정보를 입수했을 때, 항공교통센터에 세부 자료를 제공한다.

주기 1 : 항공교통센터는 정보를 수집하고, 수색구조본부(SAR)와 협력하며 모든 필요한 항공기 탐색경보(ALNOT) 정보를 전파하여 통신탐색을 수행하는 중앙부서 역할을 한다.

1) 도착지연 또는 실종된 계기비행(IFR) 항공기

2) 비상에 처한 계기비행(IFR) 항공기

3) 복합 IFR/VFR 절차를 따르는 항공기 또는 비행 중 계기비행계획서를 제출한 항공기의 조종사가 계기비행(IFR) 허가 요청 후, 30분이 경과하고, 그 시간동안 통신 또는 레이더 포착이 되지 않는 항공기. 이들 항공기는 수색 및 구조업무 목적상 계기비행(IFR) 항공기와 동일하게 취급한다.

4) 특별시계비행이 허가된 항공기가 도착지연 또는 실종되었을 때

주기 2 : 필요시 항공교통센터에 시계비행(VFR) 항공기 비상을 알리는 것은 계기비행(IFR) 분리를 제공할 수 있기 때문이다.

참고 : 10-2-5 비상상황

10-3-2 항공교통센터(ACC)에 통보하여야 할 정보

10-3-3 구조조정센터(RCC)에 통보하여야 할 정보

다. 민항공기(외국 항공사 포함)가 비상상황인 경우, 항공기 운영자에게 통보하여야 한다.

라. 항공교통센터는 해당 기관에 모든 적절한 비상위치지시용 무선표지설비(ELT)에 관한 정보를 접수, 중계할 책임이 있다.

참고 : 10-2-10 비상위치지시용 무선표지설비(ELT)의 신호

마. 조난항공기의 호위가 필요하다고 판단될 때, 두 항공기의 편대비행 형태를 결정하고, 항공기가 구름을 통과하여야 하는 경우, 특별하게 고려하여야 한다.

바. 조난항공기가 다른 항공기에 의하여 호위가 결정되기 전에, 조종사가 편대비행에 익숙하고, 가능한지에 대하여 질문하여야 한다.

1) 다음의 경우를 제외하고, 비상상태인 항공기의 편대 합류를 허가하여서는 아니 된다.

가) 편대비행이 익숙하고, 가능할 것

나) 통신할 수 있고 상호 육안식별을 유지할 수 있을 것

2) 수색, 구조 항공기로 지정되지 않은 항공기에 대하여 레이더 분리 기준치보다 더 근접 지시가 필요한 경우, 관련 항공기는 시각적인 기동을 하여야 한다.

10-1-5 협조(Coordination)

지연, 실종 또는 비상상황인 것으로 판단되는 항공기에게 도움을 줄 수 있도록 가능한, 모든 조치에 최대한 협조한다.

10-1-6 공항 지상 비상상황(Airport Ground Emergency)

터미널(Terminal)

가. 비상상황이 공항에서 발생한 때, 당해 상황을 처리 중인 지역에서 충돌방지를 위하여 지상 또는 비행 중인 다른 항공기를 통제한다. 이것은 해당 공항 밖에서 발생한 비상상황 처리를 위한 지역비상장비 이동을 위하여 당해 공항 내의 경로의 이용이 필요한 경우에도 동일하게 적용한다.

주기 : 사고 또는 다른 비상상황/재난 발생 장소에 근접해서 비행하는 항공기는 공중 및 지상구조 또는 구조작전에 장애요인이 될 수 있다. 밀집, 혼란 또는 근처를 통과하는 항공기와 헬리콥터로부터 발생하는 난기류(Turbulence)와 같은 다른 요인이 업무수행을 지연 또는 제한시킬 수 있다.

참고 : FAAO 7210.3 제18장 4절 일시적 비행제한

14 CFR Section 91.137 일시적 비행제한

나. 업무량이 허용하는 한도 내에서, 상황을 처리중인 비상차량의 진행을 감시한다. 필요시, 사고처리요원이 사고/준사고 현장 추적이 용이하도록 필요한 정보를 제공한다.

10-1-7 군 전투기의 비행 중 비상상황

(In-Flight Emergencies Involving Military Fighter-Type Aircraft)

가. 군 전투기의 디자인 및 복잡성은 비행중 비상상황시 조종사에게 고도의 업무 부담을 부과하며, 조종사는 전투기 통제유지를 위한 최대의 주의집중이 필요하다. 그러므로 특히 비상상황이 저고도에서 발생했을 때, 주파수나 트랜스폰더(transponder)의 변경을 피하고, 무선통화를 최소화한다.

나. 통상 한 개 엔진인 군 전투기의 조종사는 엔진출력 또는 조종계통이 상실되었거나 상실이 예상되는 경우, 엔진정지 장주(flameout pattern)를 수행할 수 있다. 위치 및 비상의 성격에 따라, 조종사가 실제 비상회복 요구사항에 근거하여 장주를 변형할 수 있다.

다. 비행임무가 있는 군 비행장은 비상접근 훈련을 실시할 수 있다. 참가하는 부대는 이러한 작전수행에 대한 특정절차를 유지한다.

참고 : 3-10-13 가상 엔진정지(SFO) 비행/준비상 접근훈련

제 2 절 비상 지원 절차(Emergency Assistance)

10-2-1 정보 요구(Information Requirements)

가. 비상조치를 취할 수 있는 충분한 정보가 입수되었을 때, 지체 없이 지원업무를 시작한다. 정보의 요구는 현재 상황에 따라서 다르지만, 비행중인 비상항공기를 위하여 필요한 최소한의 정보는 다음과 같다.

주기 : ELT 신호인 경우, 10-2-10 “비상위치지시용 무선표지설비(ELT)의 신호”를 참고할 것

- 1) 항공기 호출부호 및 기종
- 2) 비상종류
- 3) 조종사의 요구사항

나. 최초 조치 후 필요시, 조종사 또는 항공기 운영자로부터 적절한 다른 정보 또는 다음의 정보를 수집한다.

주기 : 일반적으로 저고도에 있는 군 전투기에게는 이러한 정보를 요구하지 않는다 (예, 출발 직후나, 접근중이거나, 저고도 비행로에 있을 경우). 그러나 조종사가 현 위치를 알려주지 않을 경우, 항공기가 육안으로 보이지 않거나 레이더에 전시되지 않는 항공기의 위치를 요구한다.

- 1) 항공기 고도
- 2) 잔여 연료량에 따른 체공 가능시간
- 3) 조종사가 보고한 기상
- 4) 조종사의 계기비행능력
- 5) 최종 확인지점의 위치 및 시간
- 6) 최종 확인지점 이후의 기수
- 7) 속도
- 8) 항법 장비능력
- 9) 수신되는 항행안전시설의 신호
- 10) 볼 수 있는 지상 목표물
- 11) 항공기 색상
- 12) 탑승 인원
- 13) 출발지와 목적지
- 14) 탑재된 비상장비

10-2-2 주파수 변경(Frequency Changes)

121.5 Mhz와 243.0 Mhz가 비상 주파수이지만, 항공기가 처음 교신한 주파수를 유지하도록 하는 것이 바람직하다. 타당한 사유가 있을 때만 주파수를 변경한다.

10-2-3 항공기 방향유도(Aircraft Orientation)

항공기의 방향을 유도할 경우, 다음과 같은 방법 등을 포함하여 상황에 가장 적절한 방법을 사용하여 유도 한다

- 가. 레이더
- 나. 항행안전시설
- 다. 지문항법(Pilotage)
- 라. 다른 항공기를 기준으로한 방향 유도
- 마. 그 밖의 적절한 방법

10-2-4 수신감도 향상을 위한 고도 변경 (Altitude Change For Improved Reception)

관제사가 필요하다고 생각되고, 기상 및 상황이 허락할 때, 통신 또는 레이더의 수신 감도 향상을 위하여 고도유지 또는 고도상승을 권고 한다.

참고 : AIM 7-5-8 Flight Operation in Volcanic Ash.

10-2-5 비상 상황(Emergency Situations)

다음의 경우, 항공기를 비상으로 간주하고, 구조조정센터(RCC) 또는 항공교통센터(ACC)에 통보한다.

- 가. 다음의 경우에 의하여 비상을 선언할 때
 - 1) 조종사
 - 2) 항공관제시설 근무자
 - 3) 항공기의 운영에 대하여 책임을 지는 요원
- 나. 계기비행(IFR) 또는 시계비행(VFR) 항공기와 예상치 않은 레이더 포착상실 및 무선교신이 안될 때
- 다. 항공기가 불시착했거나 불시착하려는 정보를 입수한 경우
- 라. 승무원이 항공기를 포기했거나 포기할 예정임을 보고 하였을 때
- 마. 비상 레이더 비컨 응답이 수신되었을 때
- 바. 요격 또는 호위 항공기의 임무가 요구될 때
- 사. 지상구조가 필요하다고 판단될 때
- 아. ELT 신호가 청취되었거나 보고되었을 때

참고 : 10-1-3 비상상황의 지원

10-2-10 비상위치지시용 무선표지설비(ELT) 신호

10-2-6 피랍항공기(Hijacked Aircraft)

관제사는 Mode 3/A 코드 7500, 설명할 수 없는 비컨 코드의 소멸, 비행방향 또는 고도의 변경, 통신두절이 관측되었을 때, 동 사실을 지체 없이 감독 관제사에게 알리고, 다음과 같이 조치를 취하여야 한다.

주기 1 : 항공기피랍 사실을 인지한 군 시설은 항공교통센터, 또는 항공로 관제 담당국의 기관에 통보할 수 있으며, 항공교통센터 또는 항공로관제 담당국의 기관은 피랍항공기를 관제하고 있는 민간기구와 최대한 협조할 것이다.

주기 2 : Non-discrete code 7500은 피랍코드(hijack code)로 해독 한다.

가. 피랍을 확인하기 위하여 조종사에게 질문을 함으로써 코드 7500의 수신을 확인하고 인지하고 있음을 알린다. 항공기가 불법간섭을 받고 있지 않은 경우, 조종사는 질문에 대하여 불법간섭을 받고 있는 것이 아님을 명확하게 응답하여야 한다. 간섭을 받고 있는 것으로 응답하거나 응답이 없는 경우, 조종사에게 더 이상 추가 질문을 삼가고, 항공기의 요구에 응하여야 한다.

관제용어 : (항공기 호출부호) (시설 명칭) VERIFY SQUAWKING 7500.

주기 : 코드 7500은 조종사가 당해 항공기가 불법간섭을 받고 있음을 통보한 경우에 배정되므로, 조종사는 다른 상황에서 코드 7500의 배정을 거부하고 상황을 관제사에게 통보하여야 한다.

나. 당해 상황을 감독 관제사에게 알린다.

다. 항공기를 추적(following)하여야 하며, 항공기와의 교신이 이루어지지 않은 경우, 항공기의 송신이나 응답을 요구하지 말고 정상적으로 관제이양(hand off) 절차를 사용한다.

라. 피랍항공기 호위를 위하여 항공기가 투입된 경우, 호위항공기가 피랍항공기 뒤 쪽에서 보조할 수 있도록 가능한 모든 지원을 제공한다.

참고 : FAAO 7610.4 제7장 피랍항공기 호위절차

마. 가능한 범위 내에서 피랍코드로 관측된 시계비행(VFR) 항공기에게도 동일한 관제업무를 제공한다.

참고 : 5-2-13 코드 감시

10-2-7 악기상 상태하의 시계비행(VFR) 항공기 (VFR Aircraft In Weather Difficulty)

가. 계기비행 기상상태(IMC)에 있거나 계기비행 기상상태(IMC)로의 조우가 예상 되는 시계비행(VFR) 항공기가 도움을 요청 시, 업무를 제공할 적합한 관제시설을 결정하여야 한다. 주파수 변경이 필요한 경우, 주파수 변경사유를 조종사에 통보하고, 관련 관제시설과 교신토록 지시 및 동 상황을 해당 관제시설에 통보하여야 한다. 항공기가 관제시설과 교신이 곤란한 경우, 관련 정보 및 허가를 중계하여야 한다.

나. 비상상황임에도 불구하고 코드 7700의 배정이 더 이상 필요치 않는, Mode C 장비를 탑재한 시계비행(VFR) 항공기에게는 다음의 조치를 취하여야 한다.

1) 터미널(Terminal) : 터미널(Terminal) 최저안전고도경보(MSAW)처리를 위하여 비컨코드를 할당하여야 한다.

2) ENROUTE : 항공로 최저안전고도 경고(E-MSAW) 경보처리가 되도록 적절한 키보드 입력이 이루어 져야 한다.

10-2-8 악기상 상태하의 시계비행 항공기에 대한 레이더 업무 지원

(Radar Assistance To VFR Aircraft In Weather Difficulty)

- 가. 계기비행기상상태(IMC)에 있거나 계기비행기상상태(IMC)의 조우가 예상 되는 시계비행(VFR) 항공기가 레이더 지원을 요청 시, 조종사의 계기비행(IFR) 관련 자격 증명 소지여부를 문의 한다.
- 나. 조종사가 관련 자격증명을 소지하고 있고, 계기비행(IFR)이 가능하다고 답할 경우, 조종사에게 계기비행(IFR) 비행계획서 제출을 요구하고, 목적공항까지 허가를 발부한다.
- 다. 관련 자격증명 미소지 조종사이이며 계기비행(IFR) 능력이 없다고 대답하거나 계기비행(IFR) 비행계획서 제출을 거부하는 경우, 아래와 같이 조치를 취하여야 한다.
- 1) 조종사에게 시계비행(VFR) 상태인 것으로 보고된 공항을 알려주고, 조종사가 당해 공항까지 시계비행(VFR)을 선택하는 경우, 관련 기상정보를 제공할 것
 - 2) 위 “1)” 에 의한 조치가 타당성이 없거나 조종사가 다른 공항으로의 시계비행(VFR)을 거부하는 경우, 다음 상황에 의거 레이더 업무를 지원 한다.
 - 가) 조종사가 비상을 선언한 때
 - 나) 조종사가 비상을 선언하지 않았고, 관제사가 조종사가 원하는 레이더 업무(service)의 정확한 성격을 결정한 때.
 - 3) 항공기가 이미 계기비행 기상상태(IMC)를 조우한 경우, 적절한 지형/장애물 회피최저고도를 통보한다. 항공기가 해당 지형/장애물회피최저고도 미만에서 비행하고 있고 정확한 위치정보를 접수한 경우 또는 레이더 식별이 이루어진 경우 적절한 지형/장애물회피최저고도를 유지하도록 상승하여야 할 기수 및 방위를 제공하여야 한다.
- 라. 비상상황임에도 불구하고 코드7700의 배정이 더 이상 필요치 않는 Mode C 장착 시계비행(VFR) 항공기에게는 다음과 같은 절차가 이루어져야 한다.
- 1) 터미널(Terminal): 터미널(Terminal) 최저안전고도 경보처리를 위하여 비컨 코드를 배정하여야 한다.
 - 2) ENROUTE: 항공로 최저안전고도 경고(E-MSAW) 경보처리를 위하여 적절한 키보드 입력이 이루어 져야 한다.

10-2-9 레이더 업무 지원(Radar Assistance Techniques)

- 계기비행 기상상태(IMC)에서 관련 자격증명이 없는 조종사에게 레이더 지원을 제공할 때, 가능한 범위 내에서 아래의 방법을 사용한다.
- 가. 음질이 깨끗한 통신채널의 제공을 위한 경우를 제외하고, 무선주파수 변경을 지양한다.
- 나. 항공기가 시계비행 기상상태(VMC) 있는 동안에 선회시켜 계기비행 기상상태(IMC) 에서 직진비행을 할 수 있도록 한다.
- 다. 시계비행(VFR) 기상상태에 있는 동안에 조종사에게 바퀴를 내리고 접근속도(Approach speed)로 낮출 것을 지시한다.

- 라. 계기비행(IFR) 기상 상태에 있는 경우, 선회 중에 상승 강하 지시를 하지 않는다.
- 마. 돌발적인 기동지시를 하지 않는다.
- 바. 항공기를 시계비행(VFR) 상태로 레이더 유도 한다.
- 사. 비상상황임에도 불구하고 코드 7700의 배정이 더 이상 필요치 않는 Mode C 장착 시계비행(VFR) 항공기는 다음을 적용한다.
 - 1) 터미널(Terminal) : 터미널(Terminal) 최저안전고도 경보처리를 위하여 비컨 코드를 배정 한다.
 - 2) ENROUTE : 항공로 최저안전고도 경고(E-MSAW) 경보처리를 위하여 적절한 키보드 입력이 이루어 져야 한다.

10-2-10 비상위치지시용 무선표지설비(ELT) 신호

(Emergency Locator Transmitter(ELT) Signals)

ELT 신호를 청취하였거나 보고 받았을 때, 다음과 같이 조치한다.

가. ENROUTE : 인천 구조조정센터(RCC)에 통보한다.

참고 : *FAAO 7210.3, 9-3-1, ELT Incident*

나. 터미널(Terminal) : 항공교통센터(ACC)에 통보한다.

주기 1 : ELT 지상운영시험은 매시 첫 5분 동안만 허가 된다. 실제경보와 시험 운영과의 혼동을 피하기 위하여 시험운영은 3회 신호 이하로 제한된다.

주기 2 : 최초로 신호를 청취한 때, 관제사는 항공기 위치 및 시간, 마지막으로 신호를 청취한 때의 항공기 위치 및 시간, 최대강도 신호에서의 항공기 위치, 비행고도 및 비상신호 주파수(121.5/ 243.0)에 관하여 조종사에게 보고를 요구할 수 있다.(참고 : AIM 6-2-5 ELT)

다. ENROUTE : 방위 또는 픽스 기타 다른 적절한 정보를 구조조정센터(RCC)에 제공한다.

라. 터미널(Terminal) : 비상신호의 위치(픽스/방위(bearing))의 탐색을 시도한다.

마. 신호가 발생되고 있는 지역에서 비행중인 것으로 파악된 다른 항공기에게 지원을 요청한다.

바. 터미널(Terminal) : 항공교통센터(ACC)에 위치(픽스/방위(bearing)) 및 다른 필요한 정보를 제공한다.

주기 : VOR 또는 VORTAC으로부터의 픽스 정보(radial-distance)는 구조조정 센터(RCC)에 의한 ELT 신호 위치추적을 용이하게 할 수 있다.

사. EN ROUTE : ELT 신호가 공항 또는 공항주변의 지점으로부터 송신되고 있는 것으로 추측될 때, 현지 항공로시설 담당자 또는 구조조정센터 (RCC)에 통보하여 조치하도록 한다. 이 조치는 상기 항목에 추가된다.

아. 터미널(Terminal) : ELT 신호가 공항 또는 공항주변의 어떤 지점으로부터 송신되고 있다고 추측될 때, 현지 항공로시설 담당자와 항공교통센터 (ACC)에 통보하여 조치하게 한다. 이 조치는 상기 항목에 추가된다.

자. 항공교통담당자는 ELT 신호의 위치추적을 위하여 근무지(duty station)를 이석 하여서는 안 된다.

주기 : 항공교통 시설(운용 기술 요원이 없는시설)에 는
비상위치 송신기 신호의 출처를 찾아내는데 도움을 주기 위하여 공항 책임자
나 국지 담당자에게 대어될 수 있다.

차. ENROUTE : 신호의 출처가 확인되었거나 신호가 종료된 경우, 구조조정센터
(RCC) 및 관련 부서에 사실을 통보한다.

카. 터미널(Terminal) : 신호의 출처가 확인되었거나 신호가 종료된 경우, 항공교통
센터(ACC) 및 관련 부서에 통보한다.

참고 : 10-1-4 책임

10-2-1 정보 요구

10-2-11 항공기 폭발물 위협(Aircraft Bomb Threats)

가. 항공기를 손상 또는 파괴할 목적으로 항공기 기체 또는 항공기 부근에 폭발물이
설치되었다는 정보를 입수하였을 때, 감독관제사(supervisor) 또는 시설 선임자에게
통보하여야 한다. 위협이 성격상 일반적인 것일 때, “Suspicious Activity (의심하여
관찰하는 임무)” 로 취급한다. 폭파위협이 특정 항공기를 목표로 하고 의심스런
항공기와 교신이 될 때, 다음과 같이 적절한 조치를 취하여야 한다.

주기 : 항공관제시설의 선임관제사(감독관)는 적용 가능한 계획, 지시에 따라
적절한 관계 부서/기관에 통보하여야 한다.

1) 위협에 대하여 조종사에게 조언한다.

2) 조종사에게 관련 폭발물 전문가의 기술지원을 받을 수 있음을 알린다.

주기 : 폭발물 수색과 관련된 민간 또는 군 항공승무원을 지원하기 위하여,
폭발물이 발견된 경우, 취하여야 할 예방조치를 결정하기 위한 기술적인
조언은 중계가 가능하다.

3) 조종사에게 객실내의 기압과 외부의 기압을 같게 하거나 감소시킬 수 있는
고도까지 상승 또는 강하가 필요한지 질문하고, MEA, MOCA, 최저수신고도
(MRA), 기상 등을 고려하여 허가를 발부 또는 중계한다.

주기 : 객실내의 기압과 외부 기압을 동일하게 하는 것은 조종사가 폭탄의
잠재적인 피해를 최소화되도록 하기 위한 중요한 방법이다.

4) 당해 항공기를 비상으로 간주하고 다른 항공기, 지상시설 및 인원의 안전을
위하여, 가능한 신속히 협조한다.

주기 : 비상으로 간주하는 것은 선택사항이며, 상황에 근거를 두어야 한다.
위협이 있을 때, 대처하기 위한 계획시, 저자세 조치 또는 반응이
요구된다.

5) 요구시, 새로운 목적지까지 허가를 발부 또는 중계 한다.

6) 조종사가 기술지원을 요청할 때 또는 조종사에게 기술지원이 필요한 것이
명백할 때, 폭발물에 관하여 조종사가 취하여야 할 조치를 권고하여서는 아니
되며, 다음의 정보를 수집 후, 관련 폭발물전문가와 연락을 취할 수 있도록
감독관제사(supervisor)에게 알려야 한다.

주기 : 폭발물처리 전문가의 상황분석 및 조종사에게 즉각적인 조언을 위하여 정보가 필요하다. 폭발물처리 전문가는 모든 군용항공기의 구조에 대하여 전문적이진 않으나 조종사에게 도움을 줄 수 있는 기술조언을 할 수 있다.

가) 항공기기종, 시리즈(series) 및 모델(model)

나) 정확한 위치, 파악하고 있는 경우, 폭발물 장치에 대한 설명

다) 기타 세부 정보

주기 : 있을지라도 아래 세부사항들이 중요하지만 단지 정보를 확인하기 위하여 의심스러운 폭탄/폭탄 장치를 건드려서는 안 된다: 폭탄이 터지게 되는 고도와 지정시간, 폭발 조치의 형태(기압, 시간, anti-handling, 원거리 무선 송신기), 전력 공급원(건전지, 전기, 기계장치), 기폭제 종류(blasting cap, 전구, 화약품) 그리고 폭발물의 종류/방화제 종류(다이ना마이트, black powder, 화약품)

나. 폭발물 위협이 지상의 항공기와 관련되고 관제사가 의심스런 항공기와 교신하고 있을 때, 앞서 규정된 사항과는 별도로 다음의 조치를 취하여야 한다.

- 1) 항공기가 관제탑 및 비행 정보센터(FIC)의 조언을 받을 수 없는 비행장에 있거나, 조종사가 공항에서 위협을 무시하는 경우, 조종사 또는 항공기 운영자가 기내에 폭발물이 탑재되지 않았음을 확인될 때까지 이륙지연을 권고하여야 한다. 조종사가 이륙을 주장하고, 당해 항공기의 운항이 다른 항공기에게 악영향을 미치지 않을 것으로 판단되는 경우, 항공교통관제허가를 발부 또는 중계하여야 한다.
- 2) 필요시, 활주로를 개방하여 격리지역 또는 지정된 수색구역으로 지상이동(taxi) 후, 항공기 및 시설로부터 가능한 멀리 떨어져 있도록 조언하여야 한다. 그것이 곤란할 때 또는 조종사가 즉시 대체조치(주기, 하역)를 취할 경우, 가능한 다른 항공기에게 당해 항공기로부터 최소한 100 미터를 유지할 것을 조언하여야 한다.

주기 : 승객을 하기시키는 것이 가장 중요한 일이며, 주기 또는 지원지역(service areas)으로부터 이탈하기 전에 승객하기를 고려하여야 한다.

계류장 사용결정은 조종사, 항공기 및 공항운영자에 있다.

다. 당해 항공기에게 폭발물 위협을 통보를 할 수 없거나 항공기와 교신이 단절되는 경우, 근무팀장(근무조장)에게 알리고, 다른 섹터(sectors) 또는 관련시설에 세부사항을 통보한다.

라. 비행중인 항공기 또는 지상의 항공기 조종사가 폭발물 또는 폭발물로 의심되는 것이 발견되었음을 보고한 경우, 조종사의 의도를 결정도록하고, 가능한 조종사 요구를 따라야 하며, 앞서 언급한 조치사항 중 현재의 상황에 적합한 모든 조치를 취하여야 한다.

마. 피랍항공기가 폭발물을 적재하고 있거나 적재하고 있는 것으로 의심스러울 때, 당해 항공기에 대하여 특별 취급이 요구되며, 조종사의 요구에 응하고, 감독관제사(supervisor)에게 보고하여야 한다. 피랍시의 절차를 적용하고 필요시, 앞서 언급한 절차에 따라서 조종사에게 최대한 협조하여야 한다.

10-2-12 폭발물 탐지 K-9 팀(Explosive Detection K-9 Teams) [적용 유보]

10-2-13 비상공항 조연(Emergency Airport Recommendation)

비상공항을 조연할 때, 다음 요소를 고려한다.

가. 공항까지의 거리를 고려한 잔여 연료

나. 기상상태

주기 : 비상에 성격에 따라서, 비상공항 권고 시 특정 기상현상을 신중하게 고려하여 판단하여야 한다. 예를 들면, 조종사는 계기비행(IFR) 조건 대신 시계비행(VFR) 조건으로 비행하여 공항에 착륙하기를 선호할 수 있다.

다. 공항 상태

라. 항행안전시설 상태

마. 항공기 기종

바. 조종사 자격

사. 비상공항으로의 유도 또는 귀환 능력

10-2-14 비상공항 안내(Guidance To Emergency Airport)

필요시, 비상공항으로 안내 할 때, 다음의 방법을 이용한다.

가. 레이더

나. 다른 항공기를 따른다.

다. 항행안전시설

라. 지상 목표물에 의한 항법

마. 자침기수방향(compass headings)

10-2-15 비행 중 우발사태(In-flight Contingency)

가. 예상 진로를 심각하게 벗어나거나, 보고예정지점에서 보고하지 않은 항공기(이하 “표류항공기”라 한다)를 인지한 항공교통관제기관은 동 항공기를 보호 및 지원하기 위하여 다음의 조치를 지체없이 취하여야 한다.

1) 항공기 위치확인이 불가능한 경우

가) 통신이 유지되고 있지 않는 경우, 동 항공기와 양방향 무선교신을 시도할 것

나) 동 항공기의 위치파악을 위하여 가능한 모든 방법을 사용할 것.

다) 항행에 영향을 미칠 가능성이 있는 모든 상황을 고려하여, 표류하거나 표류가능성이 있는 지역의 항공교통관제기관에 통보할 것.

라) 합의된 절차에 의거 관련 군 기관에 통보하고, 해당 비행계획 및 기타 표류 항공기에 관한 자료를 제공할 것.

마) 위 “다)” 및 “라)”에 의한 기관 및 비행중인 다른 항공기에게 동 항공기와의 통신유지 및 위치파악을 위하여 필요한 협조를 요청할 것

참고 : ICAO Annex 11, 2.23.1.1.1

2) 항공기 위치확인이 가능한 경우

가) 항공기에게 위치 및 취하여야 할 수정조치를 조언

나) 필요시 다른 항공교통관제기관 및 관련 군 기관에게 표류항공기에 관한 정보 및 동 항공기에 발부한 조언을 제공

참고 : ICAO Annex 11, 2.23.1.1.2

나. 관할구역내에서 미식별항공기 발견 시 조치

1) 동 항공기와 양방향교신을 시도할 것.

2) 비행정보구역내의 다른 항공교통관제기관에 비행에 관하여 문의하고 동 항공기와 통신 유지에 필요한 도움을 요청할 것.

3) 인접 비행정보구역 관할 항공교통관제기관에 문의하고 항공기와 양방향교신의 유지에 필요한 도움을 요청할 것.

4) 해당 지역에 있는 다른 항공기로부터 정보 입수를 시도할 것

참고 : ICAO Annex 11, 2.23.1.2

다. 항공교통관제기관은 필요시, 동 항공기의 식별이 이루어졌을 때, 신속하게 관련 군 기관에 통보하여야한다.

참고 : ICAO Annex 11, 2.23.1.2.1

라. 관할구역 내에서 항공기 요격이 진행되고 있음을 인지한 항공교통관제기관은 다음의 사항을 신속하게 조치하여야 한다.

1) 비상주파수 121.5MHz를 포함한 가능한 모든 주파수를 사용하여 피요격기와의 양방향 교신을 시도할 것.

2) 피요격기 조종사에게 요격사실을 통보할 것.

3) 요격기와 양방향통신을 유지하고 있는 요격통제기관과 연락을 취하고 동 항공기에 관한 정보를 제공할 것.

4) 필요시, 요격기 또는 요격관제기관과 피요격 기 간 양방향통신을 중계할 것.

5) 요격통제기관과 긴밀히 협의하여 피요격기의 안전 확보를 위하여 필요한 모든 조치를 취할 것.

6) 피요격기가 인접 비행정보구역으로부터 이탈된 것으로 판단될 경우, 인접 비행정보구역을 관할하는 항공교통관제기관에 통보할 것

참고 : ICAO Annex 11, 2.23.2.1

마. 관할구역 밖에서 항공기 요격이 진행되고 있음을 인지한 항공교통관제기관은 다음의 사항을 신속하게 조치하여야 한다.

1) 요격이 발생한 공역을 관할하는 항공교통관제기관에 통보하여 동 항공기의 식별을 위하여 필요한 정보를 제공하여야 하며 위 “라” 에 따라 조치를 요청할 것.

2) 피 요격기와 관련 항공교통관제기관, 요격통제기관 또는 요격기간 메시지를 중계할 것

참고 : ICAO Annex 11, 2.23.2.2

10-2-16 비상 장애물 비디오 맵

(EOVM : Emergency Obstruction Video Map)[적용 유보]

가. 비상장애물 비디오 맵(EOVM)은 적절한 지형/장애물 회피 최저고도가 유지될 수 없는 비상상황에 있는 항공기에게 조업업무를 쉽게 하기 위한 것으로 아래 조건에서만 사용된다.

- 1) 조종사가 비상을 선포했을 때, 혹은
- 2) 조종사가 적절한 지형/장애물 회피 최저고도를 유지할 능력이 없고 비상상황이 존재하거나 임박했다고 관제사가 판단했을 때

주기 : 적절한 지형/장애물 회피 최저고도는 최저 계기비행고도(MIA), 최저 항공로고도(MEA), 최저 장애물 회피고도(MOCA), 혹은 최저 유도고도(MVA)로 정의되어질 것이다.

나. 비상 유도업무를 제공할 때 관제사는 발부된 기수방향이 최저 지형/장애물 고도 상공으로 항공기를 접근시키기 위한 비상조업이라고 조종사에게 조업해야 한다.

주기 : EOVM상의 고도와 장애물들의 묘사는 장애물 회피의 수평 또는 수직의 완충부분 없이 실제 장애물/지형의 위치와 고도만 묘사되었다.

참고 : FAAO 7210.3, 3-9-4항, Emergency Obstruction Video Map(EOVM).

10-2-17 화산재(Volcanic Ash) [적용 유보]

가. 화산재구름이 발생하거나 발생이 예상될 때, 다음과 같이 조치한다.

- 1) 화산재구름의 위치 및 고도를 인지할 수 있도록 이용가능한 모든 정보를 조종사에게 중계하여야 한다.
- 2) 화산재구름이 발생 또는 예측되는 지역을 회피하도록 우회경로를 권고한다.

주기 : 화산재구름은 일반적으로 항공교통관제 레이더시스템으로 탐지할 수 없다.

나. 항공기가 화산재구름 내로 진입 후, 조난상황이 발생하였음을 조업 시, 다음의 조치를 취하여야 한다.

- 1) 비상(emergency)상황으로 간주할 것
- 2) 항공기가 화산재구름을 이탈한 사실을 통보할 때까지 터빈동력 항공기에게 상승허가를 지양할 것
- 3) 조종사 동의 없이 탈출을 위한 레이더유도를 시도하지 말 것

주기 1 : 권고되는 탈출기동은 경로를 반대로 향하고 강하를 시작하는 것이다.
(장애물회피 가능 시) 그러나 화산재로부터 안전한 탈출경로를 결정하는 것은 조종사의 책임이다.

주기 2 : 관제사는 화산재에 조우한 터빈동력 항공기가 완전히 동력을 상실할 가능성이 있다는 것을 인식하여야 한다.

제 3 절 도착지연 항공기(Overdue Aircraft)

10-3-1 도착지연 항공기(Overdue Aircraft)

가. 통신이나 레이더 포착이 이루어지지 않고, 다음 시간으로부터 30분이 경과한 때는 도착지연 항공기로 간주하여 본 절에 규정된 절차를 적용하고 ALNOT을 발부한다.

주기 : 다음 절차는 실종 또는 미보고 항공기와 관련되어 적용한다.

- 1) 특정 지점이나 필수보고지점 또는 관할 구역 내의 허가한계점 도착예정시간
- 2) 허가취소시간 (CVT : clearance void time)

나. 30분 전인 경우에도 항공기가 지연되었다고 판단할 수 있는 합당한 사유가 있는 경우, 즉시 적절한 조치를 취하여야 한다.

다. 처음으로 미보고되거나 지연 항공기가 있는 지역의 항공교통관제기관은 지연 여부 판단을 내리고, 거기에 따른 추가 필요조치를 취한다.

참고 : 4-3-4 출발제한사항, 허가취소시간, 출발유보 및 출발유보해제시간

10-3-2 항공교통센터(ACC)에 통보하여야 할 정보 (Information To Be Forwarded To ACC)

터미널(Terminal) : 항공기가, 수색구조절차가 요구되는 비상상황인 것으로 판단되거나 계기비행(IFR) 항공기가 지연될 때, 터미널(terminal) 관제시설은 항공교통센터(ACC)에 통보하고, 가능한 다음 정보를 제공하여야 한다.

가. 항공기 색상을 알고 있을 경우, 항공기 색상을 포함한 비행계획서

나. 조종사의 마지막 송신접수 시간과 송신자 및 사용된 주파수

다. 최종 위치보고와 결정된 방법

라. 보고시설이 취한 조치 및 권고 조치

마. 탑승 인원

바. 연료 상태

사. 항공기가 사용하는 시설 및 주파수

아. 최종 확인지점, 현재 예상지점, 잔여연료와 속도를 근거로 한 항공기의 최대 비행거리

자. 요구시 항공기의 비행로와 가까운 다른 항공기의 위치

차. 최종 확인지점의 주변에서 비상위치지시용 무선표지설비(ELT) 신호 청취 여부

카. 다른 정보.

참고 : 10-1-4 책임

10-2-5 비상상황

주기 : 비행정보센터(FIC)는 계기비행(IFR) 비행계획에 없는 지연된 또는 실종된 항공기에 대하여 정보를 수집 및 배포하는 중심업무를 수행한다. 이러한 비행에 관한 요청이나 다른 질문을 해당 비행정보실(FIS)/기지운항실에 조회하도록 하여야 한다.

10-3-3 구조조정센터(RCC)에 통보하여야 할 정보

(Information To Be Forwarded To RCC)

ENROUTE : 항공기가 비상상황이거나 계기비행(IFR) 항공기가 지연될 때, ACC는 구조조정센터에 경보를 통보하고, 가능한 다음 정보를 제공한다.

가. 시설과 호출자

나. 항공기 색상을 알고 있을 경우, 항공기 색상을 포함한 비행계획서

다. 조종사의 마지막 송신접수 시간과 송신자 및 사용된 주파수

라. 최종 위치 보고와 결정된 방법

마. 보고시설에 의하여 취해진 조치와 제안된 조치

바. 탑승 인원

사. 연료 상태

아. 항공기가 사용하는 시설과 주파수

자. 최종 확인지점, 현재 예상지점, 잔여연료와 속도를 근거로 한 항공기의 최대 비행거리

차. 요구시 항공기의 비행로와 가까운 다른 항공기의 위치

카. 최종 확인지점의 주변에서 ELT 신호를 청취하였거나 보고되었는지의 여부

타. 다른 적절한 정보

참고 : 10-1-4 책임

10-2-5 비상상황

주기 : 인천 비행정보센터(FIC)는 계기비행(IFR) 비행계획에 없는 지연 또는 실종된 항공기에 대한 정보를 수집하고 배포하는 중심업무를 수행한다. 이러한 비행에 관한 요청이나 다른 질문을 해당 비행정보실(FIS)/기지 운항실에 조회하도록 하여야 한다.

10-3-4 항공기 탐색경보(ALNOT)

ENROUTE :

가. 관련 항공로에 부가하여 최종보고지점에서 목적지까지 비행 항공로 양쪽에 50마일 지역의 모든 항공교통기관에 항공기 탐색경보를 발령한다. 항공기 탐색경보에는 적절한 최초 비행계획서나 수정 비행계획서 및 항공기 최종 확인 지점을 포함하여야 한다. 구조조정센터(RCC)의 조언 또는 관제사의 판단에 따라, ALNOT는 항공기의 최대 비행 반경을 포함할 수 있도록 발령 된다.

주기 1 : 구조조정센터(RCC)가 탐색 및 구조절차를 시작하기 전에 항공기 탐색경보(ALNOT)를 발부하여야 한다.

나. INREQ나 ALNOT를 접수한 경우, 항공기가 해당 시설과 교신하였는지를 결정하기 위하여 위치기록을 점검한다. 접수시간으로부터 1시간 이내에 점검결과나 상태를 발령부서에 통보한다. 경보상태를 유지하고 탐색경보에 대한 취소를 접수할 때까지 경보 이후의 통화를 발령 부서에 통보한다.

10-3-5 구조조정센터(RCC)로의 책임이양(Responsibility Transfer To RCC)

ENROUTE : 다음의 경우, 지속적인 탐색을 위하여 구조조정센터(RCC)에 책임을 이양한다.

가. 예정된 항공기 연료고갈 시간(fuel exhaustion time)으로부터 30분이 경과한 때
나. 항공기 탐색경보(ALNOT) 발령 후, 1시간 이내에 항공기 위치가 확인되지 않은 때
다. 항공기 탐색경보(ALNOT)가 만족할 만한 성과를 가져다주지 못했을 때

10-3-6 항공기 위치표시(Aircraft Position Plots)

보고위치, 예상되는 위치, 비행 가능한 거리와 기타 적절한 정보를 포함하여 지도상에 항공기의 비행진로를 표시한다. 조난에 처한 항공기로부터 가까운 곳에서 비행하는 다른 항공기의 지원을 요청하고, 이러한 정보를 구조조정센터(RCC) 또는 항공교통센터(ACC)에 적절히 통보한다.

10-3-7 항공기 행방 탐색경보 취소(ALNOT Cancellation)

ENROUTE : 항공기의 위치가 확인되었거나 탐색을 포기한 때에는 ALNOT를 취소한다.

제 4 절 관제 조치(Control Actions)

10-4-1 교통제한(Traffic Restrictions)

지연되거나 미 보고된 항공기의 영향을 받는 계기비행(IFR) 항공기는 레이더 분리가 적용되지 않는 한, 다음의 시간으로부터 30분 동안 제한하거나 중지시켜야 한다.

가. 조종사에게 발부된 접근허가시간

나. 조종사에게 발부된 EFC

다. 목적공항 항행안전시설 상공 도착시간

라. 아래지점에서 관제시설 또는 조종사의 예상시간 중 늦은 시간

1) 적절한 항공로상의 항행안전시설 또는 픽스

2) 목적공항의 항행안전시설

마. 출발유보해제시간(release times) 및 발부된 경우, 허가취소시간(CVT)

참고 : 4-3-4 출발제한사항, 허가취소시간, 출발유보 및 출발유보해제시간

10-4-2 조명요구(Lighting Requirements)

가. ENROUTE : 관제탑 또는 비행정보실(FIS)/기지운항실이 없는 곳에서는 미보고 항공기의 도착예정시간 최소 30분 전부터 당해 항공기 위치가 확인될 때까지 또는 그 항공기 연료가 고갈될 것으로 예상된 시간으로부터 30분 후까지 활주로등, 진입등 및 필요한 다른 모든 공항조명시설의 점등을 공항운영자에게 요구한다.

나. 터미널(Terminal) : 미보고 항공기 도착예정시간 최소 30분전부터 항공기 위치가 확인될 때까지 또는 연료가 고갈될 것으로 예상되는 시간으로부터 30분 후까지 활주로등, 진입등 및 필요한 다른 모든 공항 시설을 작동하여야 한다.

참고 : 3-4-1 비상시의 점등

10-4-3 교통 재개(Traffic Resumption)

30분간의 교통금지 시간 종료 후, 다른 항공기의 운영자와 다른 조종사가 동의시, 정상적인 항공교통관제를 재개한다. 단, 당해 동의는 금지시간 종료 후, 30분 동안 지속 유지하여야 한다.

참고 : 4-3-4 출발제한사항, 허가취소시간, 출발유보 및 출발유보해제시간

10-4-4 통신두절(Communications Failure)

양방향 무선통신 두절시 가능한 다음 조치를 취하여야 한다.

주기 1 : 계기비행 항공기와 양방향 무선통신이 두절된 때에는 예상되는 조종사 조치에 근거하여 항공교통관제업무를 수행한다. 조종사 절차는 항공법 시행규칙 제214조(통신두절시의 비행) 및 군 규정(군용기가 군공항에 이착륙시에 한함)에 의한다.

주기 2 : 부호화된 레이더 비컨 트랜스폰더(transponder)를 탑재한 항공기가 양방향 무선통신이 두절된 때, 트랜스폰더(transponder)를 Mode 3/A Code 7600로 조정할 것을 예상할 수 있다.

가. 관할구역 내의 항공기와 무선통신이 두절 된 경우, 재교신의 유지를 위하여 가능한 모든 방법을 사용하여야 한다. 방법으로는 비상주파수, 음성기능이 있는 항행안전시설, ARINC 및 당해 항공사 운영주파수 등이 있다.

주기 1 : ARINC는 디자인, 건설, 운용, 임대 또는 항공업계에 무선통신과 관련된 업무에 종사하는 상업통신회사이다. ARINC는 전세계적으로 회원사 항공기에 관한 정보제공 및 교환능력을 갖추고 있다.

주기 2 : ACARS(Aircraft Communications Addressing and Reporting System) 또는 SEL-CAL은 해당 장비를 장착한 항공기와 무선통신의 재유지를 위하여 이용될 수 있다. ARINC에 항공기 호출부호, 대략적인 위치와 관련 요구사항을 제공하여야 한다. SELCAL 시스템의 이용을 위하여 해당 항공기의 SELCAL 코드를 파악하여야 한다.

나. 음성기능이 있는 항행안전시설 등을 포함한, 가능한 통신수단을 사용하여 허가를 방송한다.

주기 1 : UHF 장비를 탑재한 항공기는 VHF 장비를 가지고 있으며 121.5MHZ를 수신할 수 있다.

주기 2 : “가능한 수단”에는 비행정보실(FIS)/기지운항실/ARINC을 포함한다.

참고 : 4-2-2 허가 접두어

다. 허가에 대한 인지 여부 및 질문에 대한 답변 여부를 확인하기 위하여 항공기에게 트랜스폰더(transponder)를 이용토록 하거나 선회지시를 함으로서 무선통신의 재 유지를 시도하여야 하며, 트랜스폰더(transponder)를 이용하여 다음 사항을 요구하여야 한다.

- 1) 모드 3/A “IDENT”에 대한 응답
- 2) 코드 7600의 조정을 요구하거나, 이미 7600로 조정한 경우, 다른 코드 지정
- 3) 표적(target)이 사라지는 것이 관제지시에 의한 것임을 확인하기 위하여 충분한 시간동안 “Stand-By”로 교체

관제용어: REPLY NOT RECEIVED, (적절한 지시).

(조치 결과) OBSERVED, (필요시, 추가 지시/정보).

라. 항공기 운영자가 동의하는 경우, 비행계획서상 대체공항까지 최저항공로고도(MEA)를 유지하고 비행하도록 허가를 방송하여야 한다.

참고 : 5-2-8 무선 통신두절

9-3-7 IFR 군 훈련 경로

마. 통신두절항공기의 근처에 있는 다른 항공기에게 관련 정보를 발부하여야 한다.

바. 관할구역 내에서 비행하는 무선통신두절 항공기에 관한 정보를 비행로를 따라 통과하게 될 모든 항공교통관제기관에 통보하여야 한다.

사. 무선통신두절 항공기가 비행계획상 대체공항으로 비행할 가능성이 있는 경우, 대체공항을 관할하는 항공교통관제기관 및 영향을 미칠 수 있는 다른 항공교통

관제기관에 동 사실을 알리고, 항공기가 통신가능범위 내에 도달할 것으로 예상될 때, 무선교신을 시도하도록 조치하여야 한다.

아. 무선통신두절 항공기가 착륙하였거나 무선교신이 재유지 되었을 때, 해당 정보를 받은 항공교통관제기관은 해당 항공기 통신두절 시, 관제시설 및 계속 비행하는 경우, 비행로상의 기타 항공교통관제기관에 관련정보를 통보하여야 한다.

자. 항공기가 다음 중 가장 늦은 시간으로부터 30분 내에 보고를 하지 않는 경우, 관련 항공기에 관한 정보를 항공기 운영자, 지정대리인, 관련 항공기 기장에 통보하여야 한다.

1) 조종사가 제공한 도착예정시간

2) 항공교통센터(ACC)에 의하여 추정되는 도착예정시간

3) 최종 확인된 접근예상시간(EAC)

주기 : 정상적인 운영상태로의 복귀 또는 별도의 취하여야 할 조치를 결정하는 것은 항공기 운영자, 지정대리인, 항공기 기장의 책임이다.

참고 : ICAO DOC 4444 15.2 공지통신두절

항공법 시행규칙 제214조 통신두절시의 비행

제 5 절 기타 운영(Miscellaneous Operations)

10-5-1 함대 지원업무(Navy Fleet Support Missions) [적용 유보]

10-5-2 폭발물 적재 항공기(Explosive Cargo)

터미널(Terminal) : 폭발물 적재 항공기의 비상착륙 정보 접수 시, 안전하고 혼잡하지 않은 공항지역을 조종사에게 통보하고, 다음 부서에 폭발물 적재 항공기에 대한 정보를 통보한다.

가. 비상장비 요원

나. 공항운영자

다. 조종사 요구시, 해당 군 기관

제 6 절 해상 비상절차(Oceanic Emergency Procedures)

[적용 유보]

10-6-1. 적용(Application)

이 절에 명시된 절차는 대양공역(oceanic airspace)에서만 사용되어 진다.

10-6-2. 비상 단계(Phases of Emergency)

비상의 단계는 다음과 같이 기술된다.

가. 불확실 단계(INCERFA : uncertainty phase)

항공기 혹은 항공기 탑승자의 안전에 관련될 경우, INCERFA가 발생한다.

- 1) 항공기와 통신이 접수되어야 하는 시각 이후로부터 혹은 그러한 항공기와 최초 통신 시도가 실패한 시각 이후로부터, 둘 중 더 선행 시각으로부터 30분 이내에 항공기로부터의 통신이 접수되지 않은 경우, 혹은
- 2) 조종사 혹은 항공교통관제기관이 최종적으로 예상한, 둘 중 더 늦은 도착 예정 시각 이후로부터 30분 이내에 항공기가 도착하지 못한 경우

나. 경보 단계(ALERFA : alert phase)

항공기 혹은 항공기 탑승자의 안전에 관한 우려가 있는 경우, ALERFA가 발생한다.

- 1) 불확신 단계(uncertainty phase) 이후 해당 항공기와 교신 시도 및 기타 관련 부서와의 협조를 통해서 해당 항공기에 대한 어떠한 정보도 밝혀내지 못한 경우, 혹은,
- 2) 불시착을 실시할 정도는 아니지만, 항공기의 작동 상태에 지장이 있다는 정보가 접수되는 경우, 혹은,
- 3) 항공기와 통신이 접수되어야 할 시각 이후로부터 혹은 그러한 항공기와 최초 통신 시도가 실패한 시각 이후로부터, 둘 중 더 선행 시각으로부터 60분 이내에 항공기로부터의 통신이 접수되지 않는 경우.

다. 조난 단계(DETRESFA)

항공기 및 항공기 탑승자가 심각하고 절박한 위험에 의하여 위협받고 있다고 논리적으로 확신이 되는 경우, DETRESFA가 발생한다.

- 1) 경보 단계(alert phase) 이후, 해당 항공기와의 교신 시도와 더 광범위한 추적활동이 성과가 없는 경우, 혹은,
- 2) 탑재 연료가 소진되었을 것이라고 판단되거나, 안전하게 도착하기에는 불충분하다고 판단되는 경우, 혹은,
- 3) 불시착을 실시할 정도로 항공기의 작동 상태에 지장이 있다는 정보가 접수되는 경우, 혹은,
- 4) 항공기가 불시착을 곧 실시할 것이라거나, 혹은 이미 불시착을 했다는 정보가 접수되었거나, 논리적으로 확신이 되는 경우.

10-6-3. 경보 업무 및 특별 지원(Alerting Service and Special Assistance)

가. 다음 항공기에 대하여 경보 업무를 제공한다.

- 1) 항공교통관제 업무를 제공받는 모든 항공기
- 2) 비행계획을 제출하였거나 혹은 다른 수단으로 항공교통관제 기관에 통보된 기타 모든 항공기
- 3) 불법적인 간섭을 받고 있다고 알려졌거나 혹은 믿어지는 항공기

나. 경보 업무가 필요한 경우, 합의서로 달리 명시되어 있지 않다면, 그러한 업무를 협조하는 책임은 다음 구역을 포함하는 FIR 혹은 CTA를 담당하는 기관에 있다.

- 1) 항공기가 최종 공지 무선 교신시에 비행하고 있던 구역, 혹은,
- 2) 최종 공지 무선 교신이 경계(boundary) 혹은 그 근처에서 이루어졌다면, 항공기가 진입하던 구역, 혹은,
- 3) 다음의 경우, 최종 목적지가 위치한 구역,
 - 가) 항공기가 적절한 양방향 무선 통신 장비를 구비하지 않은 경우,
 - 나) 항공기가 위치 보고를 할 의무가 없는 경우

다. 관할 항공교통센터(ACC)가 다음 사항에 대한 통제부서로서 역할을 수행한다.

- 1) 항공기의 비상 상태와 관련된 모든 정보를 수집
- 2) 이러한 정보를 적절한 구조조정센터(RCC)로 전달
- 3) 관련된 다른 시설과 협조

라. 군용 항공기에 대한 경보 업무를 제공하는 항공교통센터의 책임은 군 기관으로부터의 서면 혹은 기록된 요청에 의하여 면제될 수 있다. 이러한 경우, 군 기관의 요청에는 항공기가 해상 공역에서 비행하는 동안의 모든 책임은 군 기관이 진다는 내용이 명시되어야 한다.

마. “due regard” 혹은 “작전(operational)” 하에서 임무를 수행하는 비행 작전에 대하여 경보 업무를 제공하는 책임은 군에 있다. ICAO 절차에 따라 비행계획서를 제출하여 “due regard” 비행이 끝나는 경우, 합의서에 명시되어 있다면, 항공교통센터가 해당시간부터 경보업무에 대한 책임을 진다.

바. 불확실 단계(INCERFA), 경보 단계(ALERFA) 혹은 조난 단계(DETRESFA)의 경우, 다음 사항을 통보한다.

- 1) 가능한 경우, 항공기 운영자,
- 2) 해당 구조조정센터(RCC)
- 3) 출발지, 비행 경로와 인접하거나 혹은 비행경로를 따라 또한 목적지의 항공로 통신 안내 책임을 가진 항행사무국(aeronautical stations)
- 4) 최종 보고지점에서 목적 공항까지의 예정된 비행 경로에 대하여 관할권을 가진 항공교통센터

사. 불확실 단계(INCERFA), 경보 단계(ALERFA) 혹은 조난 단계(DETRESFA) 메시지에는 가능한 경우, 아래 순서대로 다음과 같은 정보가 포함되어야 한다.

- 1) 비상 단계별 표시 ; 불확실 단계(INCERFA), 경보 단계(ALERFA) 혹은 조난 단계(DETRESFA)

- 2) 메시지 발신 기관 및 요원
 - 3) 비상성의 성질
 - 4) 중요한 비행 계획 정보
 - 5) 최종 무선 교신을 실시한 항공교통관제 기관, 시간 및 사용 주파수
 - 6) 항공기의 최종 위치 보고, 접수 방법, 접수 기관
 - 7) 항공기의 색상 및 특이한 표식
 - 8) 보고 기관에 의하여 취해진 조치
 - 9) 기타 관련 내용
- 아. INCERFA(불확실 단계)는 항공기의 위치 보고, 혹은 어떠한 정보라도 접수되는 경우 종료된다. INCERFA 메시지가 전파된 부서로 INCERFA를 취소해야한다.
- 1) ALEFRA(경보 단계)는 다음의 경우 종료된다.
 - 가) 항공기 및 항공기 탑승자의 안전에 대한 염려를 완화시켜줄 증거가 존재하는 경우, 혹은
 - 나) 해당 항공기가 착륙한 경우.
 ALERFA 메시지가 전파된 부서로 ALERFA를 취소해야한다.
 - 2) DETRESFA(조난 단계)는 다음의 경우 종료된다.
 - 가) 항공기가 성공적으로 착륙한 경우, 혹은
 - 나) 구조조정센터(RCC)가 성공적으로 구조를 했다는 조언하는 경우, 혹은
 - 다) 구조조정센터(RCC)가 탐색 및 구조 활동을 종료했다고 조언하는 경우.
 DETRESFA 메시지가 전파된 부서로 DETRESFA를 취소해야한다.
- 자. 각각의 ALERFA 및 DETRESFA에 대한 시간대별 기록이 별개로 보관되어야 하며, 항공기의 예정된 경로, 접수된 위치 보고, interceptor 항공기의 경로 및 기타 관련 정보가 도시된 도면도 첨부된다.

10-6-4. 비행중 우발 사태(Inflight Contingencies)

- 가. 해상의 항공기가 기상, 바다 상태, 불시 착수 정보(ditching information), 및/혹은 해상 선박으로부터의 지원을 요청하는 경우, 혹은 관제사가 항공기의 안전을 위하여 이러한 정보가 필요하다고 판단하는 경우, 구조조정센터(RCC)로부터 이러한 정보가 요구되어야 한다. 또한, 항공기가 요청하거나, 통제 요원이 도움이 된다고 판단하는 경우, 해당 AMVER(Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System) SURPIC(Surface Picture)에 문의하여야 한다.
- 주기 : AMVER 본부는 수 분 단위로 탐색 및 구조 지역의 선박 SURPIC과 예상 위치 및 선박의 특성 등을 제공할 수 있다.
- 나. 모든 경우의 항공기 불시 착수(aircraft ditching)에 있어, 탐색 및 구조 임무에 필요한 구역은 구조조정센터(RCC)에 의하여 결정이 된다. 구역이 더 이상 요구되지 않는다고 구조조정센터(RCC)가 조언할 때까지 항공교통센터는 해당 구역을 통제한다. 해당 구역에 대한 국제 NOTAM이 발송되어야 한다.

다. 항공기가 비상 강하(emergency descent)를 수행해야만 하는 경우, 다음의 조치가 취해진다.

1) 항공기가 비상 강하를 요청하는 경우,

가) 인가된 분리기준이 제공되는 경우, 요청된 고도 허가를 발부한다.

나) 항공기에게 교통정보를 조언하고, 만약 교통사정으로 임의 강하가 불가한 경우, 의도를 요구한다.

관제용어 : ATC ADVISES (항공기 호출부호) UNABLE TO APPROVE
UNRESTRICTED DESCENT.

TRAFFIC (교통 정보).

REQUEST INTENTIONS.

2) 만약 항공기가 허가 없이 비상 강하를 실시하거나, 하려고 하는 경우,

가) 다른 항공기에게 비상 강하 사실을 통보한다.

관제용어 : ATC ADVISES (항공기 호출부호 / 모든 항공기) BE ALERT
FOR EMERGENCY DESCENT IN THE VICINITY OF (위도/
경도) FROM (고도/비행고도) TO (고도/비행고도).

나) 비상 강하가 종료되면, 다른 항공기에게 통보한다.

관제용어 : (항공기 호출부호 / 모든 항공기) EMERGENCY DESCENT
AT (위치) COMPLETED.

3) 항공기가 다른 항적을 통과하여 비상 강하를 실시한다는 사실을 통보할 때,
관련된 모든 항공기를 보호할 수 있는 조치를 즉시 취해야 한다.

4) 가능한 경우, ATC 통신, 무선 항행안전시설 그리고/혹은 항공 통신소
(aeronautical communication stations/service)를 통해 비상 강하를 하는
항공기 주변의 모든 항공기에게 비상 메시지를 방송한다. 다음 내용이 포함
해야 한다.

가) 비상 강하 위치

나) 비행 방향

다) 항공기 기종

라) 가능한 경우, 비행로

마) 제한될 고도

사) 기타 정보

예 : “Attention all aircraft in the vicinity of Gimpo, A northbound D-C
Ten on A-T-S Route Alfa Seven Hundred is making an
emergency descent from flight level three three zero” (필요하다고
판단시, 반복)

5) 교통상황이 허용된다면, 영향을 받는 항공기에게도 교통 정보를 제공한다.

6) 비상 방송이나 교통정보가 제공된 이후, 곧바로 관련된 모든 항공기에게
적절한 허가 혹은 필요한 경우, 지시를 발부한다.

10-6-5. 구조 항공기에 대한 업무 제공(Service to Rescue Aircraft)

- 가. 수색 및 구조 항공기와 조난 항공기간 표준 IFR 분리 기준을 제공한다. 단, 수색 및 구조 항공기에 의하여 시각적 혹은 레이더 식별이 되고, 양쪽 조종사가 동의한 경우, IFR 분리 기준은 중단될 수 있다.
- 나. 현재 유동적인 픽스인 조난 항공기 보다 고정된 허가 한계점까지 수색 및 구조 항공기를 허가한다. 조난 항공기와 일치하는 비행로 허가를 발부한다.
- 다. 바람직하지 못한 기상조건, 예상되는 문제점, 항공로 교통(en route traffic)을 통과하는 IFR 강하를 인가할 수 없는 가능성 등과 같이 임무를 수행하는데 불리하게 작용되는 여러 요인들을 가능한 빨리 구조 항공기에게 조언한다.
- 라. 상황이 진행됨에 따른 모든 관련 정보를 해당 구조 기구에 조언한다.
- 마. 구조조정센터(RCC), 기타 기구 혹은 항공기에 의하여 취해진 조치에 관한 정보를 관련 항공기에게 즉시 통보한다.
- 바. 가능한 빨리, 수색 및 구조 비행의 현황에 대하여 항공기 운영자에게 조언한다.
- 사. 신속/정확하고 완벽한 정보가 성공적인 구조 작전에 필수적인 요소이므로, 구조 임무에 실제로 참가하고 있는 기구에 이러한 정보가 적시 적기에 제공될 수 있도록 해야 한다.

제 7 절 지상미사일 비상(Ground Missile Emergencies)

10-7-1 정보 중계(Information Relay)

지상미사일 비상에 관한 정보를 접수한 때, 관제사는 다른 관련시설에 통보하고, 다음 기관에 의하여 경고조언(alerting advisories)이 발부될 수 있도록 조치하여야 한다.

가. ENROUTE : 비상상황이 발생한 장소에 인접한 비행정보실(FIS)/기지운항실

나. 터미널(Terminal) : 지상 미사일 비상에 관련한 모든 정보를 항공교통센터(ACC)에 통보하고 항공고시보(NOTAM)로 전파한다.

참고 : 용어의 정의 - NOTAM

10-7-2 계기비행 및 특별시계비행 최저치(IFR And Special VFR Minima)

계기비행(IFR) 및 특별시계비행(SVFR) 항공기를 비상지역으로부터 회피시키기 위하여, 필요시, 다음 최저치 중 하나 또는 공식통보에 의하여 제시된 최저치 중 큰 최저치에 의거 항공로를 변경시킨다.

가. 횡적분리 : 비상사태 지역과 다음의 사항 - 1마일 분리

1) 항공기를 레이더로 관제하고 있고, 비상상황이 발생한 위치를 레이더 스코프(Scope)를 참조하여 정확하게 측정할 수 있는 지역

2) 비행로 보호 구역

나. 수직분리 : 비상사태 발생지역 지표면으로부터 - 6,000피트

10-7-3 시계비행 최저치(VFR Minima)

지상 미사일 비상상황이 발생한 지역상공에서 비행중이거나 비행할 예정으로 알려진 시계비행(VFR) 항공기에게 수평 1마일, 수직 6,000피트 또는, 공식통보에 의하여 제시된 더 먼 거리나 고도로 비상사태 지역을 회피할 수 있도록 조치한다.

10-7-4 연기기둥 회피(Smoke Column Avoidance)

지상 미사일 비상상황이 발생한 주변에서 관측된 연기 기둥을 회피할 수 있도록 모든 항공기에게 조언한다.

10-7-5 연장 통보 (Extended Notification)

ENROUTE : 비상상황의 시간이 연장될 것이라는 보고를 받으면, NOTAM을 발송하여야 된다.

제 11 장 항공교통관리절차(Traffic Management Procedures)

[적용 유보]

제 1 절 일반 사항(General)

11-1-1 항공교통관리시스템의 역할(Duty Responsibility)

- 가. 교통관리시스템의 역할은 항공교통 수요와 시스템의 수용 능력(system capacity)이 조화를 이루어 국가 공역시스템을 최대한 활용할 수 있도록 하는 것이다.
- 나. 항공교통관제시스템(ATCS : air traffic control system)은 교통관리기능의 수행을 위한 필수적인 것이다.

11-1-2 의무 및 책임(Duty and Responsibilities)

- 가. 교통관리 감독 협조 책임관(STMCIC : Supervisory Traffic Management Coordinator -in-charge)의 임무

- 1) 주간 및 야간 중 최소한 1회 이상 브리핑을 실시하여야 하며, 동 브리핑에는 교통관리 감독 협조책임관(STMCIC), 운영감독관(OS : operations supervisors), 교통관리협조관(TMC : traffic management coordinator) 및 시설 관리자가 지정한 기타 관련 요원이 참석하여야 한다. 내용은 기상 조건(현재기상 및 예보), 인원구성, 장비상태, 사용 활주로, 공항 도착율(AAR : airport arrival rate) 및 교통관리방안(현재 유효한 것과 계획된 내용)등이다.
- 2) 교통관리협조관(TMC)이 공석인 경우, 대리로 업무를 수행한다.
- 3) 교통관리감독협조관(STMC)에 의하여 교통관리가 개시되는지를 확인한다.
- 4) 인가 받은 곳에서는, 지정된 URET CCLD(User Request Evaluation Tool Core Capability Limited Deployment) 공역환경 요인의 활성화 상태 유지를 위하여 URET CCLD 자료를 입력 한다.
- 5) URET CCLD 고장 또는 기능저하 시 “시설운영 및 관리” 절차 및 운영내규에 정한 바에 따라 조치를 취한다.
- 6) 제한사항 목록 및 평가표(Restrictions Inventory and Evaluation)를 근거로 한 제한사항에 대한 변경이 시기적절하게 이행되는지를 확인한다.

- 나. 운영감독관(OS)의 임무

- 1) 교통관리협조관(TMC) 및 영향을 받는 섹터(sectors)에 혼잡 및 지연을 유발할 수 있는 상황 또는 환경에 관한 사항을 통보한다.
- 2) 책임구역 내 공항 및 섹터(sectors)의 적절한 교통관리방안 개발을 위하여 TMU(traffic management unit) 및 항공교통관제시스템(ATCS)과 협조한다.
- 3) 책임구역에 영향을 미치는 교통관리 방안을 지속적으로 검토하고, 방안의 연장, 수정 및 취소에 관하여 TMU와 협의하여야 한다.
- 4) 교통관리는 항공교통관제시스템(ATCS)에 의하여 시작되도록 한다.

- 5) 인가 받은 곳에서는, 지정된 URET CCLD(User Request Evaluation Tool Core Capability Limited Deployment) 공역환경 요인의 활성화 상태 유지를 위하여 URET CCLD 자료를 입력 한다.
- 6) URET CCLD 고장 또는 기능저하 시 “시설운영 및 관리” 절차 및 운영내규에 정한 바에 따라 조치를 취한다.
- 7) 제한사항 목록 및 평가표(Restrictions Inventory and Evaluation)를 근거로 한 제한사항에 대한 변경이 시기적절하게 이행되는지를 확인한다.

다. 항공교통관제시스템(ATCS : air traffic control system)의 기능

- 1) 교통관리방안 및 프로그램이 책임구역 내에서 이행되고 있는지를 확인한다.
교통관리방안 및 프로그램은 다음 중 하나의 사항에 우선권을 갖지 않는다.
가) 항공기분리
나) 섹터의 절차적인 통합
- 2) 운영감독관(OS) 및 교통관리협조관(TMC)에게 혼잡 및 지연을 유발할 수 있는 상황 또는 환경에 관한 사항을 통보한다.
- 3) 책임구역에 영향을 미치는 교통관리 방안을 지속적으로 검토하고, 방안의 연장, 수정 및 취소를 위하여 운영 감독관(OS) 및 교통 관리 협조관(TMC)과 협조한다.
- 4) 인가 받은 곳에서는, 지정된 URET CCLD(User Request Evaluation Tool Core Capability Limited Deployment) 공역환경 요인의 활성화 상태 유지를 위하여 URET CCLD 자료를 입력 한다.
- 5) URET CCLD 고장 또는 기능저하 시 “시설운영 및 관리” 절차 및 운영내규에 정한 바에 따라 조치를 취한다.

제 12 장 (의도적 생략)

제 13 장 **의사결정 지원** 도구(Decision Support Tools) [적용 유보]

제 1 절 사용자 요청 평가 **도구(tool)**의 한정된 주요 특성 [User Request Evaluation Tool Core Capability Limited Deployment] - ENROUTE

13-1-1 설명(Description)

- 가. 의사결정지원기술 및 자유비행 프로그램의 구성요소인 URET CCLD는 항공로비행 환경에 이용되고, 운영 섹터(sectors)의 RA(Radar Associate) 근무 석에 위치한다. 이 도구(tool)의 목적은 항공기 간, 항공기와 특수사용공역 또는 인가 공역 간 충돌을 예측하는데 있으며, 또한 시험 계획과 향상된 비행정보관리 능력을 제공한다.
- 나. URET CCLD는 잠재적 충돌의 예측 및 해소를 위한 판단을 보조함으로써 섹터(sectors) 근무조의 효율성을 향상시키도록 고안되었다. 그 결과로서 관제사는 사용자 요청에 대한 반응과 같은 다른 업무의 영역을 다룰 수 있게 되었다. 게다가, 이 도구(tool)의 사용은 시스템 안정성 증가, 시스템 지연 감소, 시스템 유연성, 예측성, 생산성 및 사용자 접근성을 증가시킬 수 있다.
- 다. URET CCLD는 비행계획, 예보된 바람, 항공기 성능, 항공기 궤도 예측을 위한 항적 자료(track data)를 이용하여 충돌을 20분 전까지 예측할 수 있다. URET CCLD는 예측된 충돌의 조기 식별과 해소, 사용자 요구 평가를 지원하고, 섹터(sectors) 근무조의 전략 기획 시 이용 된다.

13-1-2 충돌 탐지 및 해소(Conflict Detection and Resolution)

- 가. 예측된 경고에 대한 URET 정보를 적극적으로 탐색한다.
- 나. URET 경고가 전시된 때는, 업무우선순위에 의거, 지체 없이 경고를 평가하고, 필요한 조치를 취하여야 한다.
- 다. 안전, 신속 및 효율적인 항공교통흐름의 확보를 위하여 URET 경고에 대한 평가 및 해소에 우선권을 부여하여야 한다.
 - 주기 : URET 경고는 레이더 분리 기준에 근거한다. 현상이 비표준 형태일 때, 주의를 기울여야 한다.
- 라. URET 경고가 전시되고, 섹터(sectors) 우선권이 허용될 때, 해소방법의 결정을 위하여 다음의 사항을 고려하여야 한다.
 - 1) 직선비행로, 고도변경, 비행방향 제한의 제거(예 : 비행방향에 대한 부적절한 고도), 한 대 이상의 관련 항공기의 정적인 제한의 제거를 포함한 해소책
 - 2) 주변 섹터(sectors) 항공교통 및 복잡성, 비행 효율성 및 사용자 선호에 대한 영향

13-1-3 시험운영(Trial Planning)

가. URET가 섹터(sector)에서 사용 중이고, 섹터 우선권(sector priorities)이 허용할 때, 평가를 위하여 시험운용을 한다.

- 1) 예측된 충돌에 대한 해소책
- 2) 사용자 요청에 대한 수용 타당성
- 3) 항공기의 비행 방향 제한 취소의 타당성(예 : 비행방향에 대한 부적절한 고도)
- 4) 항공기에 대한 정적 제한 제거 가능성

13-1-4 URET에 근거한 허가(URET-Based Clearances)

사용자 요구에 근거한 시험운영(trial plan)의 결과가 경고가 없는 것으로 나타날 때, 타 섹터(sector)의 운영에 악영향을 미칠 수 있는 변경이 발생치 않을 경우, 사용자 요구를 허용하여야 한다.

13-1-5 항공기 목록(ACL) 및 비행정보관리

(The Aircraft List and Flight Data Management)

가. 항공기 목록(ACL)은 섹터 근무조(sector team)의 비행정보 주요 출처로서 이용되어야 한다.

나. URET가 운영될 때, 섹터 근무조(sector team)는 비레이더 운용을 위하여 비행 진행스트립(strips)을 사용하여야 한다.

다. URET 운영 시, 섹터 근무조(sector team)는 안전 또는 효율적인 운영을 위하여 필요하다고 판단되는 비행진행스트립(strips)을 사용하여야 한다. 섹터 근무조(sector team)는 비행진행스트립(strips)의 유지를 위하여 운영내규를 준수하여야 한다.

13-1-6 관제정보의 기록(Recording of Control Data)

가. 자동기록장치 또는 자동음성기록장치를 통하여 달리 기록되지 않는 모든 관제 정보는 인가된 방법을 사용하여 수동으로 기록하여야 한다.

나. 관제정보는 비행진행스트립(strips)의 공란에 기입할 수 있으며, 동 정보는 참고용으로만 사용하여야 한다.

다. 비행진행스트립(strips)의 공란에 기입이 필요한 자료는 운영내규가 정한 바에 따른다.

13-1-7 자동통보의 확인(Acknowledgement of Automated Notification)

가. 요구된 협의가 완료된 후, 비행방향에 따른 부적절한 고도를 변경 시킨다.

나. 적절한 협의가 완료된 후, 실패한 송신 메시지(UTM : Unsuccessful Transmission Message)를 제거한다.

다. 적절한 허가가 조종사에게 발부되었거나 별도의 협조가 이루어진 후, HERT(Host Embedded Route Text)를 전송/확인 한다.

- 라. 출발허가 예상시간(EDCT : expect departure clearance time)을 조종사에게 발부한 후, EDCT를 제거한다.
- 마. 비행로를 점검하였고 요구된 조치가 완료된 후, 항공교통관제 우선비행로(APR : ATC Preferred Route)를 제거 한다.
- 주기 : 기록(coding)이 조기에 제거되고 관련 조치 완료 전에 항공기가 관제이양 되는 경우, 다음 섹터(sector)는 필요한 APR 통보를 받을 수 없다.

13-1-8 궤도 정보(Currency of Trajectory information)

- 가. 섹터 근무조(sector team)는 적기에 자동입력을 하여야 한다.
- 주기 1 : 충돌 조사 정확성을 확보하기 위하여 각각의 비행 궤도를 모델로 하고, 사용되는 자료는 적시에 갱신이 요구 된다. 동 자료가 최신 것이 아닌 경우, 항공기 입력 및 주 섹터 뿐 만 아니라 주변 섹터 및 시설에 대한 조사결과는 오해의 요인이 될 수 있다.
- 주기 2 : 각 항공기의 궤도를 모델로 하기 위하여 이용되는 자료는 비행로, 배정된 임시고도(interim altitude), 당해 비행에 대하여 채택된 제한사항의 적용/철회 및 항공기의 기종을 포함한다.
- 나. 관련 운영내규에 규정한 경우, 임시고도(interim altitude)의 입력 또는 갱신의 기준에 대한 예외가 항공교통센터의 섹터(sector)에 인정될 수 있다.
- 주기 : 경보를 알려주는 URET의 정확성은 임시비행고도의 입력/갱신에 좌우 된다.

13-1-9 보고 지연(Delay Reporting)

- 가. URET 운영 중, 모든 적용되는 지연보고를 준수하여야 한다.
- 나. 지연정보는 비행진행스트립(strips) 또는 당해 시설별 소정 양식에 기록 한다.

13-1-10 도착지연 항공기(Overdue Aircraft)

- URET 도착지연 항공기 통보 수신 즉시, 10장, 3절, “도착지연 항공기”에 의한 적절한 조치를 취하여야 한다.
- 주기 : URET 도착지연 항공기 통보는 레이더 항적자료에 근거한다. 항공기 비행로의 갱신에 따라서, 도착지연 항공기 통보는 철회된다.

13-1-11 그래픽 비행계획 전시기의 사용(Use of Graphics Plan Display)

- 가. 비행궤도의 그래픽 묘사는 상황인식 및 전략계획을 보조하기 위하여 사용할 수 있다.
- 나. 레이더 항적 위치 대신에 궤도에 근거한 위치를 사용하여서는 아니 된다.
- 다. 모드 C 고도 확인 대신에 궤도에 근거한 고도를 사용하여서는 아니 된다.
- 라. 레이더 식별, 위치 정보, 레이더 식별 이양, 레이더 분리, 상호관계(correlation) 또는 point-outs을 위하여 GPD를 사용하여서는 아니 된다.

13-1-12 바람 예보(Forecast Winds)

현재 바람 예보 자료를 이용할 수 없는 경우, 경보자료가 영향을 받을 수 있음을 인식하고, URET를 계속 이용 한다.

13-1-13 시설간 연결(Interfacility Connectivity)

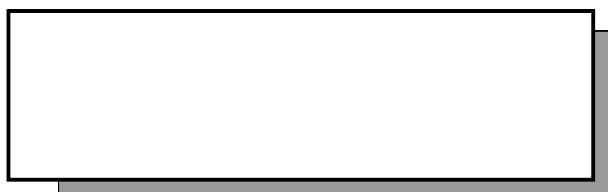
인접 URET 시스템과 연결에 실패한 경우, 경보자료가 영향을 받을 수 있음을 인식하고, URET를 계속 사용한다.

13-1-14. HOST 운영 중단(Host Outages)

레이더 자료 처리(RDP : Radar Data Processing)/비행자료처리(FDP : Flight Data Processing) 장비가 중단된 경우, URET 자료는 시설이 강화된 직접 입·출력 레이더(EDARC : Enhance Direct Access Radar Channel) 혹은 비레이더 절차로 전환되는 동안에 상황 인식을 제공하기 위하여 사용될 수 있다.

주기 : HOST 입력 없이는 URET 자료는 갱신될 수 없으며 또한 정체된다.

제 2 절 Ocean21 - Oceanic





ABBREVIATED IFR FLIGHT PLAN(약식계기비행계획) : 비행계획서상에 항공교통관제를 위한 필수항목(항공기 호출부호, 위치, 조종사 요구 등)만의 제출을 필요로 하는 계기비행계획을 말하며 기타 정보는 분리 또는 관제목적으로 필요시 제출이 요구된다. 비행 중에 계기접근을 원하거나 지상에서 VFR-ON-TOP까지 상승을 원하는 항공기에 의하여 이용된다.
(참조) : VFR-ON-TOP

ABEAM : 픽스, 지점(POINT), 목표물이 항공기 트랙으로부터 좌우로 대략 90° 정도에 위치한 상태. 이 경우 ABEAM은 대략적인 위치를 의미한다.

ABORT(임무포기) : 기 계획된 항공기 기동의 종료. 예 : 이륙 포기.

ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE (가속-정지 가능거리) : 활주로 길이에 가속 및 이륙 포기 시 필요한 정지거리를 더한 거리.

ACCEPTING UNIT(인수기관) : 항공기의 관제권을 인수하는 항공교통관제기관.

ACCIDENT(사고) : 승객 또는 승무원이 항공기에 탑승한 이후부터 하기 때까지 항공기 운항과 관련되어 인명 또는 재산피해가 발생한 다음 각목의 1에 해당되는 것을 말한다.

1. 항공기의 추락 · 충돌 · 화재
2. 항공기 운항으로 인한 사람의 사상 또는 물건의 피해
3. 항공기안에 있는 사람의 사망 또는 행방불명
4. 항공기 구조상의 강도 · 성능 또는 비행특성에 지장을 초래하는 부품의 교체를 필요로 하는 손상 또는 구조상의 결함
5. 감항성에 큰 영향을 미치는 복잡한 수리작업을 필요로 하는 손상 또는 구조상의 결함 발생
6. 기본구조 부분의 강도에 상당한 영향을 미칠 우려가 있는 내부 부분품의 늘림 · 이음 · 용접 또는 이와 유사한 수리작업을 필요로 하는 손상 또는 구조상의 결함 발생
7. 발동기 · 프로펠러 등 중요 장비품의 내부 부분품의 늘림 · 이음 · 용접 · 분해 또는 이와 유사한 수리작업을 필요로 하는 손상 또는 구조상의 결함 발생
8. 수리를 위하여 복잡하고 특수한 기능 또는 장비를 필요로 하는 손상 또는 구조상의 결함 발생
9. 감항성에 영향을 미치는 수리작업으로서 그 형식 또는 시방에 대하여 건설교통부장관의 인정을 받지 아니한 장비품 또는 부분품을 사용해야 하는 결함 발생
10. 항공기가 행방불명되었거나 접근이 불가능한 경우의 결함 발생
11. 초경량비행장치 또는 무인비행장치가 비행 중 추락 · 충돌 또는 화재가 발생한 경우
12. 초경량비행장치 또는 무인비행장치에 의하여 사람이 사망 또는 중상을 입은 경우

ACCURACY(정확도) : 예측 · 측정값과 실제값과의 일치정도를 나타내는 수치

ACKNOWLEDGE : 메시지 수신에 이해여부를 알려주시오.

ACROBATIC FLIGHT(곡기비행) : 일반 비행에는 필요치 않은 항공기 자세의 급격한 변동, 비정상적 자세 · 가속의 급격한 변경을 수반하는 의도된 기동.

ACROBATIC FLIGHT(곡기비행)[ICAO] : 속도변화를 포함한 항공기의 의도적 기동.

항공법 제55조제4항의 규정에 의한 곡기비행은 다음 각호와 같다.<개정 1999.12.17, 2006.8.18>

1. 항공기를 뒤집어서 하는 비행
2. 항공기를 옆으로 세우거나 회전시키며 하는 비행
3. 항공기를 급강하 또는 급상승시키는 비행
4. 항공기를 나선형으로 강하시키거나 실속시켜 하는 비행
5. 제1호 내지 제4호외에 항공기의 비행자세, 고도 또는 속도를 비정상적으로 변화시켜 하는 비행

(곡기비행금지구역) 항공법 제55조제4항 및 동법 시행규칙 제194조의 규정에 의한 항공기의 곡기비행 금지구역은 다음 각호의 1과 같다.<개정 2006.8.18>

1. 사람 또는 건축물이 밀집하여 있는 지역의 상공
2. 관제구 및 관제권
3. 지표로부터 450미터(1천500피트)미만의 고도
4. 당해항공기를 중심으로 하여 반지름 500미터의 범위안의 지역에 있는 가장 높은 장애물의 상단으로부터 500미터 이하의 고도(활공기의 경우를 제외한다)
5. 활공기에 있어서는 당해활공기를 중심으로 반지름 300미터의 범위안의 지역에 있는 가장 높은 장애물의 상단으로부터 300미터이하의 고도

(곡기비행등을 행할 수 있는 비행시정) 항공법 시행규칙 제195조의 규정에 의한 곡기비행을 할 수 있는 비행시정은 다음 각호의 1과 같다.

1. 비행고도 3천50미터(1만피트)미만의 구역에서는 5천미터이상
2. 비행고도 3천50미터(1만피트)이상의 구역에서는 8천미터이상

(곡기비행허가신청) 항공법 제55조제4항 단서의 규정에 의하여 곡기비행을 하고자 하는 자는 다음 각 호의 사항을 기재한 곡기비행허가신청서를 지방항공청장에게 제출하여야 한다.

1. 성명 및 주소
2. 항공기의 형식 및 등록부호
3. 비행계획의 개요(비행의 목적, 일시 및 경로를 기재할 것)
4. 곡기비행의 내용·이유·일시 및 장소
5. 조종자의 성명 및 자격
6. 동승자의 성명 및 동승의 목적
7. 기타 참고가 될 사항

ACTIVE RUNWAY : 현재 이륙·착륙에 사용되는 활주로를 말하며, 복수 활주로는 사용될 때 모든 활주로 공이 사용활주로(Active runway)로 간주된다.

(참조) : runway in use/active runway/duty runway

ACTUAL CALCULATED LANDING TIME(산출착륙시간)

산출착륙시간은 계산된 착륙 시간으로써 활주로방향, 공항수용율, 공항지연시간, 기타 도착항공기 예측 등을 근거로 교점으로 접근하는 도착항공기의 산출착륙시간 또는 미터리스트전시간격(MLDI)에 의하여 결정되는 실제시간을 말한다. 이 경우 실제시간은 도착 항공기의 교점도착시간 또는 선행항공기의 잠정 산출착륙시간에 도착항공기 간격을 더한 것 중 더 낮은 시간으로 하며 이 시간은 항공기 진행상황에 따라 수정되지는 않는다.

ADDITIONAL SERVICES(부가업무) : ATC에 의하여 제공되는 정보조언업무로서 다음 각 호와 같다. 그러나 부가업무는 이에 한정되지는 않는다.

1. 교통정보조언
2. 조종사가 요구 시, 관측된 항적의 회피를 위하여 교통정보를 받고 있는 항공기에 대한 레이더유도
3. 배정고도와 자동고도판독장치(MODE C)간의 300피트 이상 차이 정보
4. 발부된 교통정보가 더 이상 유효치 않음을 알리는 조언
5. 기상 및 채프(CHAFF) 정보
6. 기상 지원
7. 조류활동 정보
8. 체공장주 감시.

부가업무는 우선권이 있는 업무수행 및 레이더의 제한사항, 교통량, 주파수 혼잡, 관제사 워크로드(Workload)를 고려하여 최대한 제공 한다. 관제사는 상황에 대한 업무제공 여부를 결정할 수 있는 권한이 있으며 조종사가 동 사항에 대한 질문 시 이에 답할 의무는 없다.

(참조) : traffic advisories

ADMINISTRATOR : 직제시행령 제20조의 2(임무)의 규정에 의거 항공관련 사항에 대한 권한을 위임받은 자

ADS AGREEMENT : ADS 데이터 보고서 상태로 설정된 ADS 보고계획서, 항공교통업무 기관과 ADS업무 규정 이전에 동의한 ADS 보고서 수처에 의한 데이터

ADS-C AGREEMENT : ADS-C 보고 자료의 요건(예, 항공교통업무기관이 요구하는 자료 및 합의된 주파수)이 설정된 보고계획

ADS CONTRACT : ADS 합의서라 함은 지상시스템과 항공기, 초기화된 ADS 보고서들의 조건들이 보고서에 포함된 데이터를 말한다.

ADVISE INTENTIONS : 당신의 의도를 알려주시요

ADVISORY(조언) : 항공기의 안전한 비행 및 이동을 위하여 조종사에게 제공하는 조언 및 정보.

(참조) : advisory service

ADVISORY AIRSPACE(조언공역) 조종사에게 항공교통 정보조언업무가 제공되는 공역 또는 항공로

ADVISORY FREQUENCY(조언주파수) : 공항조언업무에 사용되는 주파수

(참조) : local airport advisory

UNICOM,

ADVISORY ROUTE(조언항공로) 항공교통 정보조언업무가 제공되는 비행정보구역내의 항공로

ADVISORY SERVICE(조언업무) : 항공기의 안전한 비행 및 이동을 위하여 조종사에게 제공되는 항공교통업무시설에 의한 조언 또는 정보.

(참조) : local airport advisory

radar advisory

traffic advisories

en-route flight advisory service

safety alert

additional service

AERIAL REFUELING(공중급유) : 비행중인 항공기에 대한 연료 공급

(참조) : VFR/IFR wall planning chart

AERODROME(비행장) : 항공기의 이륙(이수를 포함한다) · 착륙(착수를 포함한다)을 위하여 사용되는 육지 또는 수면 (건물, 가설 및 장비)

AERODROME BEACON(비행장 등대) : 비행장의 위치를 알려주기 위하여 설치하는 등화.

AERODROME CONTROL SERVICE(비행장관제업무) : 비행장이동지역 및 비행장 주변의 항공기에 대하여 제공되는 항공교통관제업무(이동 지역 내 계류장에서의 항공기에 대한 지상유도를 담당하는 계류장관제업무를 포함한다.)

AERODROME CONTROL TOWER(비행장관제탑) : 비행장이동지역 및 비행장 주변의 항공기에 항공교통관제업무를 제공하기 위하여 설치된 기관

AERODROME ELEVATION(비행장표고) : 착륙지역의 가장 높은 지점의 표고.

AERODROME TRAFFIC (비행장교통) : 비행장의 기동지역 내 및 비행장 주변의 운항하는 모든 항공기.

AERODROME TRAFFIC CIRCUIT(비행장 교통장주) : 비행장주변에서 운항하는 항공기를 위하여 설정된 특정 경로.

AERODROME TRAFFIC ZONE(비행장교통구역) : 비행장교통의 보호를 위하여 비행장 주위에 설정한 일정한 범위의 구역.

AERONAUTICAL BEACON (항공등대) : 공항, 헬리콥터 착륙장, 지형지물의 위치와 산악지역에서 항공로상의 일정 지점 또는 장애물의 표시를 위하여 백색 또는 유색으로 점멸 되는 항공등화시설.

(참조) : airport rotating beacon

AERONAUTICAL CHART(항공지도) : 지형적 특징, 위험물, 장애물, 항행안전시설, 항공로, 구역, 공항 등에 대한 항공항행용으로 사용되는 다음 각호의 지도

1. 비행장장애물지도(Aerodrome Obstacle Chart)-ICAO Type A : 비행장장애물지도
- Type A는 항공기운행자가 항공기의 인가된 운영제한을 준수하는데 필요한 자료를 제공하는 지도로서 이륙비행경로 상에 중요한 장애물이 존재하는 모든 비행장은 필수적으로 A 타입의 비행장장애물지도를 발간하여야 한다.
2. 비행장장애물지도(Aerodrome Obstacle Chart)-ICAO Type B : 비행장장애물지도
-ICAO Type B는 선회절차를 비롯한 모든 경우의 최저안전고도 결정, 이륙 또는 착륙시의 비상사태 발생 시 이용 가능한 절차 결정, 장애물 제거 및 표지기준 적용, 항공도 제작에 필요한 기본자료 제공을 목적으로 제작되는 지도로서 TYPE A 지도에서 제공하는 정보에 추가하여 장애물제한표면 및 동 표면을 침투하는 장애물을 수록하고 있다.
3. 비행장장애물지도(Aerodrome Obstacle Chart)-ICAO Type C : 비행장장애물지도
-ICAO Type C는 항공기의 최대허용이륙중량을 제한하는 장애물에 대한 정보를 제공하여, 항공기운행자가 항공기의 운용한계를 준수할 수 있는 비상절차를 개발할 수 있도록 하기 위하여 제작되는 지도이며, 비행장을 중심으로 45km 거리 내에 위치하고 있는 활주로 상 가장 낮은 표고로부터 120m(400ft)의 고도를 초과하는

모든 장애물의 고도와 위치에 관한 정보를 제공한다.

4. **비행장지상이동지도(Aerodrome Ground Movement Chart)- ICAO** : 비행장지상이동 지도는 항공기승무원들에게 항공기의 주기/접속 또는 항공기주기지점으로 항공기의 지상이동을 용이하게 하기 위한 정보를 제공하는 보충지도이다. 동 지도는 비행장/헬리포트 지도에 정보가 밀집되어 유도로를 통한 항공기주기지점으로의 항공기 지상이동에 필요한 상세한 사항을 명확히 표시할 수 없을 경우에 제작 한다.
5. **항공기주기/접현지도(Aircraft Parking/Docking chart)-ICAO** : 항공기주기/접속 지도는 항공기승무원들에게 유도로와 항공기 주기지점간 항공기의 이동 및 항공기의 주기/접속을 용이하게 하기 위하여 상세정보를 제공하는 보충지도로서 탑승동시설의 복잡성으로 인하여 상세한 정보를 비행장/헬기장지도 또는 비행장지상이동지도 상에 명확히 나타낼 수 없는 경우에 제작 한다.
6. **표준계기출발지도(Standard Departure Chart/SID)-ICAO** : 표준계기출발지도는 운항 승무원이 이륙단계에서 항공로비행단계까지 지정된 표준출발비행로를 준수 할 수 있도록 하기 위한 정보를 제공하는 지도로서, 표준계기출발비행로가 설정되어 있으나 지역지도상에 명확히 표시할 수 없는 경우에 제작 한다.
7. **표준계기도착지도(Standard Arrival Chart/STAR)-ICAO** : 표준계기도착지도는 운항 승무원이 항공로비행단계에서 접근단계까지 지정된 표준계기도착비행로를 준수 할 수 있도록 하기 위한 정보를 제공하는 지도로서, 표준계기출발비행로가 설정되어 있으나 지역지도상에 명확히 표시할 수 없는 경우에 제작 한다.
8. **비주얼접근지도(Visual Approach Chart)-ICAO** : 비주얼접근지도는 항공로로부터 시각 참조에 의하여 활주로로 착륙하고자 비행하는 항공기 승무원에게 접근단계로 전환할 수 있도록 정보를 제공하기 위한 지도로서, 비행장에 제한된 항행안전시설만이 사용가능한 경우나 무선통신시설을 사용할 수 없는 경우, 1:500,000 또는 그 이상의 축적으로 비행장과 그 인근지역에 대한 항공지도가 없는 경우, 시각접근절차가 수립되어 있는 경우 비주얼접근지도를 제작한다.
9. **항공지도(Aeronautical chart) 1:500,000-ICAO** : 항공지도 1:500,000는 중/저고도에서 저속으로 중/단거리 시계공중항법을 하는 항공기에게 필요한 항공정보를 제공하기 위한 지도로서 기본항공지도로써의 역할 수행 및 지역지도 또는 필수적인 시계정보를 제공하지 않는 항공로지도의 보충, 조종사 항행훈련 및 비행 전 비행 계획용으로 사용된다. 필수발간지도인 세계항공지도 1:1,000,000보다 큰 축적으로 지도발간이 필요한 경우를 제외하고는 동 지도는 필수적으로 발간하여야 할 의무는 없으며 세계항공지도 1:1,000,000의 대체지도로 사용할 수 있다.
10. **지역지도(Area Chart)-ICAO** : 지역지도는 항공기승무원에게 항공로비행단계와 비행장접근단계간의 전이 및 이륙/실패접근단계와 항공로비행단계간의 전이, 복잡한 ATS비행로지역 또는 공역을 통과하는 비행에 필요한 정보를 제공하기 위한 지도로서 일반적으로 특정 도착, 출발 및 통과비행로가 항공기의 이착륙 또는 통과비행의 안전 및 효율적인 운항을 위하여 요구되어 지는 항공교통이 밀집된 하나 이상의 비행장주변의 터미널구역을 대상으로 제작한다.
11. **항공로지도(Enroute Chart)-ICAO** : 항공로지도는 항공기승무원이 ATS 비행로를

따라 항공교통업무절차를 준수하여 항행을 용이하게 할 수 있도록 정보를 제공하는 지도로서 비행정보구역이 설정된 모든 지역에서 이용할 수 있도록 제작 한다. 상이한 ATS 비행로, 위치보고기준, 비행정보구역의 수평한계 또는 저고도 및 고고도에 설정된 관제구역을 지도상에 분명하게 표시할 수 없는 경우에는 저고도공역과 고고도공역에 대한 별도의 지도를 제작하기도 한다.

12. **정밀접근지형지도(Precision Approach Terrain Chart) - ICAO** : 정밀접근지형도는 항공기운영기관이 최종접근의 특정단계에서 전파고도계(radio altimeter)를 이용하여 지형이 결심고도 결정에 미치는 영향을 평가하기 위하여 필요한 세부적인 지형에 관한 정보(자연 및 인공장애물을 포함)를 제공하기 위한 지도로서 CAT-II와 CAT-III를 운영하는 정밀접근활주로에 대하여 이용 가능하도록 제작 한다.
13. **계기접근지도(Instrument Approach Chart)-ICAO** : 계기접근지도는 실패접근절차 및 체공장주를 포함하여 착륙 활주로까지 승인된 계기접근절차를 수행할 수 있도록 운항승무원에게 정보를 제공하는 지도로서 국가에 의하여 계기접근절차가 수립된 모든 비행장에서 제작 한다.
14. **비행장/헬기장지도(Aerodrome/Heliport Chart-ICAO** : 비행장/헬기장지도는 항공기의 지상이동을 용이하게 하기위하여 항공기승무원에게 항공기주기장/헬기장 및 활주로 간의 이동경로, 헬리콥터주기장으로 부터 착지/이륙구역 및 최종접근 및 이륙구역까지의 이동경로, 최종접근 및 이륙지역으로부터 착지/상승지역 및 헬리콥터 주기장까지의 경로, 헬리콥터 지상/공중유도로, 공중통과로에 대한 정보를 제공하는 비행장/헬리포트에 대한 필수 운영정보를 수록하는 지도로서 모든 비행장/헬리포트에 대하여 제작 한다.
15. **세계항공지도(World Aeronautical Chart)-ICAO 축척 1:1,000,000** : 세계항공지도 축척 1:1,000,000은 시계비행에 필요한 조건을 충족시키기 위하여 제작하는 지도이며, 기본 항공지도로서 지역지도 또는 항공로지도에 시계비행을 위한 필수정보 자료가 제공되지 아니하였거나 기복을 제외한 측면지세자료가 일률적으로 표기된 일정한 축척의 전 세계가 포함되는 지도를 제공 및 기타 항공지도 제작의 기초자료로 사용되며, 비행 전 비행계획수립을 위한 지도로서 사용된다.
16. **항공항행지도/소축척(Aeronautical Navigation Chart/Small Scale) -ICAO** : 항공항행지도/소축척은 고고도 장거리비행을 하는 항공기승무원의 공중항행을 위하여 고속·고고도에서 시각적인 위치확인을 위한 확인지점과 무선시설/전자항행안전시설이 없는 지역 또는 시각항행이 필요한 지역을 통과하는 장거리비행 중 지상시각참조물 정보를 제공하고 장거리비행계획 수립 및 운항경로 도시를 위하여 제작되는 지도를 말한다.
17. **레이더최저고도지도(Radar Minimum Altitude Chart) - ICAO** : 항공기가 레이더 유도절차에 의한 비행 중 지형지물과의 충돌방지를 위한 고도 확인을 위하여 레이더 유도절차와 관련된 각종 정보를 효과적으로 제공하기 위하여 제작한 지도.
18. **프로팅지도(Plotting Chart)-ICAO** : 다양한 위치확인방법 및 추측항법에 의하여 항공기의 위치에 대한 계속적인 기록 및 계획된 비행을 유지하기 위한 방법을 제공하는데 유용한 지도이다. 동 지도는 대양지역 또는 고립된 지역을 통과하

는 주요 항공로를 국제상업항공운송용 항공기가 운항할 경우 적합한 지도로서 제작이 필요하다고 인정될 때 제작한다.

AERONAUTICAL CHART(항공지도)[ICAO] : 지구상 일정지역의 문화·종교 및 항행요구사항을 충족시키기 위하여 제작된 지도

AERONAUTICAL FIXED SERVICE ; AFS(항공고정업무) 항공항행의 안전과 질서 있고 효율적이며 경제적인 항공업무를 위하여 제공되는 특정 고정지점 간의 통신업무

AERONAUTICAL FIXED STATION(항공고정국) 항공고정업무를 담당하는 기관

AERONAUTICAL GROUND LIGHT(항공지상등화) 항공기 자체등화를 제외한, 항공항행 지원을 위한 모든 등화시설

AERONAUTICAL INFORMATION MANUAL : AIM(항공정보매뉴얼) : 비행정보, 항공교통관제절차, 건강, 항공의학, 비행안전에 영향을 미치는 요인, 사고 및 장애보고, 항공지도 및 용도와 관련한 일반적인 항공정보를 운항승무원에게 제공을 위한 매뉴얼

AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION ; AIP(항공정보간행물) : 항공기의 항행에 필수적인 최신 정보를 수록하고 있는 책자로서 항공안전본부장이 발행하는 간행물

AERONAUTICAL MOBILE SERVICE(항공이동업무) 항공국과 항공기국 간 또는 항공기국 상호간의 이동통신업무로써, 여기에 구조용 항공기국도 참여할 수 있음. 즉 비상위치지시용 무선국도 지정된 조난 및 비상주파수로 동 통신업무에 참여할 수 있다.

AERONAUTICAL STATION(항공국) : 육·해상 선박 또는 선착장 등에서 항공이동통신업무를 수행하는 업무를 말한다.

AERONAUTICAL TELECOMMUNICATION SERVICE(항공통신업무) 항공업무 목적으로 제공되는 모든 통신업무

AERONAUTICAL TELECOMMUNICATION STATION(항공통신국) 항공통신업무를 수행하는 무선국

AFFIRMATIVE - YES

AEROPLANE(비행기) 비행 중 양력을 주로 비행상태에 따라 고정된 표면에 발생하는 공기역학적 반작용으로부터 얻는, 공기보다 무거운 동력항공기

AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM(ACAS:공중충돌경고장치) 조종사에게 2차감시레이더(SSR) 응답기를 장착한 항공기와의 잠재적 충돌에 관한 조언을 제공하는 장비로써, 지상장비와 독립적으로 운영되며 2차감시레이더 응답기신호를 근거로 작동하는 항공기시스템

AIRBORNE DELAY(공중지연) : 체공으로 인한 지연시간.

AIRCRAFT(항공기) : 공중에서의 비행에 사용될 목적 또는 실제 사용되는 장치로서 항공교통관제 용어로 쓰일 때는 승무원을 포함함

(참조) : ICAO aircraft, 항공법

AIRCRAFT(항공기)[ICAO] : 대기에서 공기의 반작용(지구표면에 대한 공기의 반작용은 제외한다)으로부터 부양되는 기기

AIRCRAFT APPROACH CATEGORY(항공기 접근범주) : 최대 착륙 중량에서 착륙 시 실속속도의 1.3배에 기초한 항공기 분류를 말하며 원칙적으로 한 항공기는 한 범주에만 속한다. 당해 범주의 속도 범위 상한선을 넘어서 기동의 필요성이 있는 경우, 차기

범주의 최저치를 사용하여야 한다. 그 예로서, 카테고리 A에 속하는 항공기가 91노트 이상으로 착륙을 위한 선회 시 접근카테고리 B 최저치를 사용하여야 한다. 항공기 범주는 다음 각 호와 같다.

1. 범주 A - 91노트 미만
2. 범주 B - 91노트 이상 121노트 미만
3. 범주 C - 121노트 이상 141노트 미만
4. 범주 D - 141노트 이상 166노트 미만
5. 범주 E - 166노트 이상

AIRCRAFT CLASSES(항공기등급) : 후류요란 분리를 목적으로 하는 항공기 분류. 항공기를 다음 각 호와 같이 분류한다.

1. 대형기(HEAVY) - 비행시의 중량에 상관없이, 최대이륙중량이 115,600Kg (255,000 파운드) 이상인 항공기.
2. 중형기(MEDIUM) - 최대이륙중량이 18,600Kg(41,000파운드) 초과 115,600Kg (255,000 파운드) 미만인 항공기
3. 소형기(LIGHT) - 최대이륙중량이 18,600Kg(41,000파운드) 이하인 항공기.

AIRCRAFT IDENTIFICATION(항공기식별부호) 공지통신에서 사용되는 항공기호출부호와 서로 일치시키거나 동일하게 코드화시킨 문자·숫자 또는 이들의 조합으로 이루어진 부호이며, 지점 간 항공교통업무 통신에서 항공기식별을 하기 위하여 사용된다.

AIRCRAFT OBSERVATION(항공기관측) 비행중인 항공기가 수행하는 하나 이상의 기상요소에 대한 관측

AIRCRAFT PROXIMITY(항공기근접) 조종사 또는 항공교통업무종사자가 항공기간의 거리와 상대적인 위치 및 속도를 고려하여 관련 항공기의 안전이 저해되었다고 판단하는 상황으로 항공기근접은 다음과 같이 분류한다.

- Risk of collision (충돌위험) - 항공기간의 간격이(500피트)미만으로 충돌 위험이 있었던 경우
 - Safety not assured (안전 미확보) - 항공기간 표준분리가 이루어지지 않았으나, 충돌 위험은 없었던 경우
 - No risk of collision (충돌위험 없음) - 표준분리기준이상의 간격이 유지되었고, 충돌 위험이 없었을 경우
 - Risk not determined (위험미결정) - 위험정도 결정에 필요한 자료가 불충분하거나 명확하지 않을 경우
- ⇒ 조종사 특별보고 - 두 항공기간의 간격이 150미터(500피트)이상 이지만, 조종사가 충돌위험이 있었다고 특별히 보고하는 경우

AIRCRAFT CONFLICT(항공기충돌경보) : 두 항공기간 또는 항공기와 공역 내에서의 충돌예상, 분리가 5마일 이하로 근접이 예상 될 때 적색경보가 발부된다.

AIRCRAFT SITUATION DISPLAY(항공기상황전시기: ASD) : 항공기상황전시기(ASD)는 레이더 트랙데이터를 수신하고, 동 자료를 모자이크 형태로 변환하여 컴퓨터 화면에 전시하는 컴퓨터시스템을 말한다. 운영자는 항공기상황전시기(ASD)를 사용함으로써 항적상태 또는 항공교통의 흐름을 감시할 수 있다.

AIR DEFENSE IDENTIFICATION ZONE/ADIZ(방공식별구역) : 자국의 영공방위를 위하여 영공 및 영해로부터 일정 방위를 연장하여 동 구역 내에 침투하는 비행체의 적아식별을 위하여 설정된 구역.

AIR-GROUND COMMUNICATION(공지통신) 항공기와 지상의 무선국 또는 지상국간의 양방향 통신

AIR-GROUND CONTROL RADIO STATION(공지관제무선국) 일정 지역 내 항공기의 운항 및 관제에 관한 통신 업무에 일차적 책임이 있는 항공통신국

AIRMET(항공중사자 기상정보) : 저고도에서 운항하는 항공기의 안전에 영향을 미치는 항공로 기상현상의 예상 또는 발생 등 기상대가 제공하는 정보를 말한다. 이 경우 관련 비행정보구역내의 저고도에서 운항하는 항공기에게 이미 발부된 예보는 생략한다.

(참조) : AWW

IGMET

convective SIGMET

CWA

AIM

AIR NAVIGATION FACILITY(항행안전시설) : 전파 · 불빛 · 색채 또는 형상에 의하여 항공기의 항행을 돕기 위한 시설로서 건설교통부령이 정하는 시설을 말한다.

(참조) : 항공법 제2조제16호

AIRPORT(비행장) : 항공기의 이 · 착륙(이수 및 착수를 포함)을 위하여 사용되는 육지 또는 수면을 말한다.

(참조) : 항공법 제2조제4호

AIRPORT ACCEPTANCE RATE(공항수용율) : 공항 또는 구역이 ACC로부터 시간당 수용할 수 있는 도착항공기의 숫자를 표시하는 동적인 수치. 공항수용율은 연속적인 도착항공기간에 요구되는 간격을 산출하기 위하여 사용된다.

AIRPORT ADVISORY AREA(공항조연구역) : 관제탑이 설치되지 않았거나 운영되지 않는 공항으로부터 반경 5마일 이내의 구역과 FSS가 위치한 구역.

(참조) : local airport advisory

AIM

AIRPORT ELEVATION (공항표고) : 평균해면고도로부터 피트/미터 로 측정된 공항의 사용 활주로의 가장 높은 지점의 고도.

(참조) : touchdown zone elevation

ICAO aerodrome elevation

AIRPORT INFORMATION AID - (참조 : airport information desk)

AIRPORT INFORMATION DESK : 조종사 자체 임무보고, 비행계획 작성, 비행계획서 정리의 목적을 가진 공항무인시설.

(참조) : AIM

AIRPORT LIGHTING(공항등) : 공항에 설치된 여러 가지 등(LIGHT). 공항등의 형태는 다음과 같다.

1. Aerodrome Beacon(비행장등대) : 항행중의 항공기에 비행장의 위치를 알려주기

- 위하여 비행장 또는 동비행장 주변에 설치하는 등화
2. Aerodrome Identification Beacon(비행장식별등대) : 항행중의 항공기에 비행장의 위치를 알리기 위하여 모르스부호로서 명멸하는 등화
 3. Approach Lighting Systems(진입등시스템) : 착륙하고자 하는 항공기에 그 진입로를 알리기 위하여 진입구역에 설치하는 등화
 4. Precision Approach Path Indicator(진입각지시등) : 착륙하고자 하는 항공기의 착륙시 진입각의 적정여부를 알려주기 위하여 활주로의 외측에 설치하는 등화
 5. Runway Edge Light(활주로등) : 이륙 또는 착륙하고자 하는 항공기에 활주로를 알리기 위하여 활주로의 양말단에 설치하는 등화
 6. Runway Threshold Light(활주로말단등) : 이륙 또는 착륙하고자 하는 항공기에 활주로의 말단을 알려주기 위하여 활주로의 양말단에 설치하는 등화
 7. Runway Threshold Wing Bar Light(활주로말단연장등) : 활주로말단등의 기능을 보조하기 위하여 활주로 말단부분에 설치하는 등화
 8. Runway Center Line Light(활주로중심선등) : 이륙 또는 착륙하고자 하는 활주로의 중심선을 알려주기 위하여 그 중심선에 설치하는 등화
 9. Touchdown Zone Light(접지구역등) : 착륙하고자 하는 항공기에 접지구역을 알려주기 위하여 접지구역에 설치하는 등화
 10. Runway Distance Marker Sign(활주로거리등) : 활주로를 주행중인 항공기에 전방의 활주로 말단까지의 거리를 알려주기 위하여 설치하는 등화
 11. Runway End Light(활주로종단등) : 이륙 또는 착륙하고자 하는 항공기에 활주로의 종단을 알려주기 위하여 설치하는 등화
 12. Runway Threshold Identification Light(활주로말단식별등) : 착륙하고자하는 항공기에 활주로 말단 위치를 알려주기 위하여 활주로 말단의 양쪽에 설치하는 등화
 13. Circling Guidance Light(선회등) : 체공 선회중인 항공기가 기존의 진입등시스템과 활주로등만으로는 활주로 또는 진입지역을 충분히 식별하지 못하는 경우에 선회비행을 안내하기 위하여 설치하는 등화
 14. Taxiway Edge light(유도로등) : 지상주행중의 항공기에 유도로 · 대기지역 또는 계류장 등의 가장자리를 알려주기 위하여 설치하는 등화
 15. Taxiway Center Line Light(유도로 중심선등) : 지상주행중의 항공기에 유도로의 중심 · 활주로 또는 계류장의 출입경로를 알려주기 위하여 설치하는 등화
 16. Runway Leadin Lighting System(활주로유도등) : 활주로의 진입경로를 알려주기 위하여 진입로를 따라 집단으로 설치하는 등화
 17. Intermediate Holding Position Light(일시정지위치등) : 지상주행중의 항공기에게 일시 정지하여야 하는 위치를 나타내기 위하여 설치하는 등화
 18. Stop Bar Light(정지선등) : 유도정지위치를 표시하기 위하여 유도로의 교차부분 또는 활주로 진입정지 위치에 설치하는 등화
 19. Runway Guard Light(활주로경계등) : 활주로에 진입하기 전에 멈추어야 할 위치를 알려주기 위하여 설치하는 등화
 20. Illuminated Wind Direction Indicator(풍향등) : 항공기에 풍향을 알려주기 위하여

설치하는 등화

21. Signalling Lamp, Light Gun(지향신호등) : 항공교통의 안전을 위하여 항공기 등에 필요한 신호를 보내기 위하여 사용하는 등화
22. Landing Direction Indicator(착륙방향지시등) : 착륙하고자 하는 항공기에 착륙의 방향을 알려주기 위하여 T자형 또는 4면체형의 물건에 설치하는 등화
23. Road-holding Position Light(도로정지위치등) : 활주로에 연결된 도로의 정지위치에 설치하는 등화
24. Stop Way Light(정지로등) : 항공기를 정지시킬 수 있는 지역의 정지로에 설치하는 등화
25. Unserviceability Light(금지구역등) : 항공기에 비행장 안의 사용금지 구역을 알려 주기 위하여 설치하는 등화
26. Turning Guidance Light(회전안내등) : 회전구역에서의 회전경로를 보이기 위하여 회전구역 주변에 설치하는 등화
27. Aircraft Stand Identification Sign(주기장식별등) : 주기장으로 진입하는 항공기에 주기장을 알리기 위하여 설치하는 등화
28. Aircraft Stand Maneuvering Guidance Light(항공기주기장안내등) : 시정이 나쁠 경우 주기위치 또는 제방빙시설을 알리기 위하여 설치하는 등화
29. Apron Floodlighting(계류장조명등) : 야간에 작업을 할 수 있도록 계류장에 설치하는 등화
30. Visual Docking Guidance System(시각주기유도시스템) : 항공기에 정확한 주기 위치를 안내하기 위하여 설치하는 등화
31. Taxiway Guidance Sign(유도로안내등)I Docking Guidance System) : 지상주행 중의 항공기에 행선지 · 경로 및 분기점을 알려주기 위하여 설치하는 등화
32. De/Anti-Icing Facility Exit Lights(제방빙시설출구등) : 유도로에 인접하여 있는 제방빙시설을 알려주기 위하여 출구에 설치하는 등화
33. Emergency Lighting(비상용등화) : 항공등화의 고장 또는 정전에 대비하여 비치하여 두는 이동형 비상등화
34. Heliport Beacon(헬기장등대) : 항행중의 헬기에 헬기장의 위치를 알려주기 위하여 헬기장 또는 그 주변에 설치하는 등화
35. Heliport Approach Lighting System(헬기장진입등시스템) : 착륙하고자 하는 헬기에 그 진입로를 알려주기 위하여 진입구역에 설치하는 등화
36. Heliport Approach Path Indicator(헬기장진입각지시등) : 착륙하고자 하는 헬기에 착륙할 때의 진입각의 적정여부를 알려주기 위하여 설치하는 등화
37. Visual Alignment Guidance System(시각정렬안내등) : 헬기장으로 진입하는 헬기에 적정한 진입 방향을 알려주기 위하여 설치하는 등화
38. Final Approach & Take-off Area Lights(진입구역등) : 헬기장의 진입구역 및 이륙구역의 경계 윤곽을 알려주기 위하여 진입구역 및 이륙구역에 설치하는 등화
39. Aiming Point Lights(목표지점등) : 헬기장의 목표지점을 알려주기 위하여 설치하는 등화
40. Touchdown & Lift-off Area Lighting System(착륙구역등) : 착륙구역을 조명하기

위하여 설치하는 등화

41. Winching Area Floodlighting(견인지역조명등) : 야간에 사용하는 견인지역을 조명하기 위하여 설치하는 등화

42. Floodlighting of Obstacles(장애물조명등) : 헬기장 지역의 장애물에 장애등을 설치하기가 곤란한 경우에 장애물을 표시하기 위하여 설치하는 등화 [전문개정 2002.9.30]

AIRPORT MARKING AIDS(공항표지보조물) : 특정 활주로, 활주로 threshold, 중심선, 대기선 등화를 식별할 수 있도록 활주로 및 유도로상에 사용된 표식. 활주로는 용도에 맞추어 다음과 같이 표시하여야 한다.

1. 시계접근
2. 비정밀계기접근
3. 정밀 계기접근(AIM 참고)

AIRPORT ROTATING BEACON(공항 회전식별등) : 항행중의 항공기에 비행장의 위치를 알려주기 위하여 비행장 또는 그 주변에 설치하는 등화로서 보조비행장등대 외의 등화. 민간공항에서는 백색 및 녹색 섬광등을 교체시키는 것은 공항의 위치를 표시한다. 군 공항에서는 백색 및 녹색이 섬광하나 녹색등 간에 백색등이 두번 섬광하는 민간 비컨과는 다르다.

(참조) : special VFR operation

instrument flight rules

AIM

ICAO aerodrome beacon

AIRPORT SURFACE DETECTION EQUIPMENT : 항공기 및 차량을 포함하여 공항 지 표면상의 모든 주요물체를 탐지하고 모든 영상을 관제탑에 있는 레이더콘솔에 나타나도록 특별히 고안된 레이더장비. 관제탑 근무자에 의하여 활주로와 유도로상에 있는 항공기 및/또는 차량의 육안관측을 보조하기 위하여 사용된다.

AIRPORT SURVEILLANCE RADAR(공항 감시레이더) : 터미널공역에 있는 항공기를 탐지 및 시현시키기 위하여 사용되는 접근관제 레이더. 공항감시레이더는 거리 및 방 위정보는 제공하지만 고도정보는 제공하지 않는다. 공항감시레이더의 포착범위는 60마 일까지 확장될 수 있다.

AIRPORT TAXI CHARTS - (참조 : aeronautical chart)

AIRPORT TRAFFIC CONTROL SERVICE(공항교통관제업무) : 이동지역 및 공항근처 에서 항공기운항에 대하여 관제탑에 의하여 제공되는 업무.

(참조) : movement area

tower

ICAO aerodrome control service

AIRPORT TRAFFIC CONTROL TOWER - (참조 : tower)

AIRPROX 항공교통사고보고서의 항공기간 근접을 나타내는 용어

AIR-REPORT(항공기보고) 위치, 운항상 및/또는 기상보고의 기준에 따라 실시하는 비행중인 항공기로부터의 보고

AIR ROUTE SURVEILLANCE RADAR(항공로감시레이더) : 터미널공역 간 항공로 상에 있는 동안 항공기의 위치 탐지 및 시현을 위하여 사용되는 지역관제소(ACC)의 레이더. 관제사는 항공기가 ARSR 범위내에 있을 때 레이더 항공교통관제업무를 제공 한다. 일부 지역관제소는 접근관제소가 제공하는 접근관제업무 보다는 다소 제한된 범위 내에서 터미널레이더서비스를 제공할 수 있다.

AIRSPACE HIERARCHY(공역체계) : 공역내에 등급이 정해져 있고 공역이 중복될 경우에는 등급 A는 등급 B에, 등급 B는 등급 C에, 등급 C는 등급 D에, 등급 D는 등급 E에, 등급 E는 등급 G에 우선한다.

AIRSPEED(속도) : 주위를 둘러싸고 있는 공기에 대한 상대적인 항공기 속도.

1. 지시대기속도(Indicated Airspeed) : 항공기 계기에 나타난 속도. 조종사/관제사 송수신 시 일반적인 용어 “속도” 로 사용되는 속도이다.
2. 진대기 속도(True Airspeed) : 안정된 공기에 상대적인 항공기 속도. 비행계획 및 항공로비행 위치에서 주로 이용된다. 조종사/관제사 교신 시 “true airspeed ” 라고 하며 “air speed” 로 축약하여서는 안 된다.

AIR START(공중시동) : 항공기가 공중에서 훈련 또는 실제 엔진 정지 시 항공기 엔진의 시동.

AIR-TO-GROUND COMMUNICATION(공대지통신) 항공기와 지구표면에 있는 무선국 또는 지점간 양방향 통신

AIR-GROUND CONTROL RADIO STATION(공지관제무선국) 일정지역내 항공기의 운항 및 관제에 관한 통신을 취급하는 항공통신국

AIR TAXI(공중활주) : 보통 100피트 AGL 미만에서 수행되는 헬리콥터/수직 이착륙 항공기를 설명하기 위하여 사용된다. 항공기는 20KTS 이상의 속도로 Hover Taxi 또는 비행을 할 수 있다. 조종사는 비행 시, 안전한 속도/고도를 유지할 책임이 있다.

(참조) : hover taxi

AIM

AIR TAXI(에어택시) : 회전익항공기 또는 단거리 이착륙 항공기가 지표로부터 대략 8 킬로미터(25피트) 이상의 고도를 유지하면서 시간당 37킬로미터(20 노트)의 대지속도 이하로 공향상공을 이동하는 것

AIR-TAXIING(공중유도)[ICAO]. 헬리콥터 또는 수직이착륙기가 공향상공을 지표면효과를 고려하여 대기속도 37km/h(20kt) 이하로 비행하는 기동형태

AIR TRAFFIC(항공교통) : 비행장의 기동지역에서 운항하거나 주변 지역을 비행하는 모든 항공기

(참조) : ICAO air traffic

AIR TRAFFIC ADVISORY SERVICE(항공교통정보조언업무) : 항공기가 계기비행계획에 따라 조언공역내에서 운항하는 항공기간에 가능한 한 분리를 유지하기 위하여 항공교통 관제기관에서 제공하는 업무

AIR TRAFFIC CLEARANCE(항공교통허가) : 관제공역내에서 식별된 항공기간 충돌방지를 위한 목적과 특정 교통상황 하에서 진행 할 항공기를 위한 항공교통관제허가. 항공기의 조종사(PIC)는 비상상황에 처한 경우를 제외하고 수정허가를 발부받지 아니한 경우

VFR 또는 IFR 항공교통허가를 위반하여서는 아니 된다. 추가적으로, 조종사 가용 정보에 의거 다른 코스의 선택이 실질적으로 도움을 줄 수 있거나 항공기 장비제한 또는 항공사 절차에 의거 발부된 허가의 준수가 곤란한 경우, 조종사는 관제사가 발부한 허가과 다른 허가를 요구할 수 있다. 허가가 충분히 이해되지 않거나 비행안전에 위하여 수용할 수 없는 경우, 조종사는 확인 또는 수정허가를 요청할 수 있다. 운영상 및 안전문제에 있어서 관제사는 조종사의 요구를 수용하여야 한다. FAR part 91.3 (a) : “항공기 조종사는 (PIC) 당해 항공기 운항에 대한 직접적인 책임 및 최종적인 권한이 있다”. 항공교통 관제허가가 규칙 또는 규정을 위반토록 하여, 항공기를 위험한 상황에 처하게 할 것으로 판단되는 경우, 조종사는 수정허가를 요구할 책임이 있다.

(참조) : ATC instruction

ICAO ATC clearance

AIR TRAFFIC CONTROL(항공교통관제) : 공중충돌의 방지 및 안전 · 질서 · 신속한 항공교통흐름을 조절 · 촉진하기 위하여 항공교통관제기관에 의하여 행해지는 업무.

(참조) : ATC service

AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCE(항공교통관제허가)(ICAO) : 항공기가 항공교통 관제기관에서 지정한 조건하에서 진행할 수 있는 허가.

(주기) 1 : 편의상 “항공교통관제허가” 용어는 해당 상황에서 사용될 때는 종종 “허가” 로 생략된다.

(주기) 2 : 생략된 “허가” 용어는 지상활주, 이륙, 출발, 항공로, 접근 또는 착륙이란 말 앞에 붙어서 항공교통 관제허가와 관련된 비행의 특정사항을 나타낸다.

AIR TRAFFIC CONTROL INSTRUCTION(항공교통관제지시) 조종사에게 특정행동을 하도록 요구하기 위하여 항공교통관제기관이 발부하는 지시

AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE(항공교통관제업무)(ICAO) : 다음의 각호의 목적을 위하여 항공교통관제기관에서 제공하는 업무

1. 충돌방지

가. 항공기 간

나. 기동지역내에서 항공기와 장애물 간

2. 항공교통의 촉진 및 질서유지

3. 항공기의 안전하고 효율적인 운항에 필요한 조언 및 정보제공

4. 필요시 수색 · 구조를 필요로 하는 항공기에 대하여 조종사 · 항공관계부서에 통보 · 협조

AIR TRAFFIC CONTROL SPECIALIST : 항공교통관제업무를 제공토록 인가된 사람.

(참조) : ATC

ICAO controller

AIR TRAFFIC CONTROL UNIT(항공교통관제기관) : 지역관제소, 접근관제소 또는 비행장관제탑 등 여러 가지 의미를 가지는 일반적인 용어

AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT ; ATFM(항공교통흐름관리) : ATC 당국이 설정한 교통량을 효율적으로 처리함과 동시에 항공교통의 안전하고 질서 있으며 신속한 흐름을 제공하기 위한 업무

AIR TRAFFIC MANAGEMENT(항공교통관리) : 비행정보업무, 경보업무, 항공교통정보 조업업무, 항공교통관제업무, 지역관제업무, 접근관제업무 또는 비행장관제업무 등 여러 가지 의미를 가지는 일반적인 용어

AIR TRAFFIC SERVICE(항공교통업무)

1. 비행정보 업무 (Flight Information Service)
2. 경보 업무 (Alerting Service)
3. 항공교통 조업업무 (Air Traffic Advisory Service)
4. 항공교통 관제업무 (Air Traffic Control Service)
 - 가. 지역관제업무 (Area Control Service)
 - 나. 접근관제업무 (Approach Control Service)
 - 다. 공항관제업무 (Airport Control Service)

AIR TRAFFIC SERVICE AIRSPACE(항공교통업무구역) : 특정한 비행이 행해지고 항공교통업무와 운항규칙이 지정되어 있는 구역으로서 알파벳순(A 내지 G등급화 지정) 설정되는 구역

AIR TRAFFIC SERVICES REPORTING OFFICE(항공교통업무보고취급소) : 항공교통업무 및 항공기가 출발 전에 비행계획서 제출에 관한 사항을 접수하기 위한 목적으로 설치한 기관

AIR TRAFFIC SERVICE UNIT(항공교통업무기관) : 항공교통관제기관, 비행정보소 또는 항공교통업무보고취급소 등 여러 가지 의미를 가지는 일반적인 용어

AIRWAY(항공로) : 건설교통부장관이 항공기의 항행에 적합하다고 지정한 지구의 표면상에 표시한 공간의 길을 말 한다

(참조) : federal airways

AIM

ICAO airway

AIRWAY(항공로)[ICAO] : 항행안전시설로 구성되는 회랑형태의 관제구역

AIRWAY BEACON(항공로등대) : 원거리 산악지역에서 항공로구간을 표시하기 위하여 사용된다. 빛은 비컨 위치를 식별할 수 있도록 모르스 부호로 나타낸다.

(참조) : AIM

AIT(Automated Information Transfer)

ALERFA(경고단계)[ICAO] : 항공기 및 탑승자의 안전이 우려되는 상황.

ALERT AREA(주의구역) - (참조 : special use airspace)

ALERT NOTICE(경보통지) : 도착지연, 미보고 또는 실종항공기에 대한 광범위한 통신 수색을 위하여 비행정보실(FIS) 또는 지역관제소(ACC)에 발령되는 요청

ALERTING SERVICE(경보업무) : 비행정보구역내에서 수색·구조를 필요로 하는 항공기에 대하여 조종사·항공관계부서에 통보·협조하는 업무로서 비행정보기관에서 수행하는 업무.

ALERT PHASE(경보단계) : 항공기 및 탑승자의 안전이 염려되는 비상상황

1. 불확실단계에 뒤 이은 항공기와의 교신시도 또는 관계부서의 조회로도 동 항공기의 위치를 확인하기 곤란한 경우
2. 항공기가 착륙허가를 받고도 착륙예정시간으로부터 5분 이내에 착륙하지 않고 무선 교신이 되지 않을 경우

3. 항공기의 비행능력이 상실되었으나, 불시착할 가능성은 없음을 나타내는 정보를 입수한 경우(다만, 항공기 및 탑승자의 안전우려가 감소시킬 증거가 있을 경우는 제외한다.)
4. 항공기가 불법간섭을 받는 것으로 인지된 경우

ALNOT - (참조 : alert notice)

ALPHANUMERIC DISPLAY(알파벳/숫자 전시) : 레이더 전시면상의 타겟과 관련한 항공기 호출부호, 고도, BEACON 코드 및 기타 정보를 표현하기 위하여 사용되는 문자 및 숫자.

(참조) : automated radar terminal systems

NAS STAGE-A

ALTERNATE AERODROME(교체비행장)[ICAO] 착륙하고자 하는 비행장으로의 비행 또는 착륙이 불가능하거나, 부적절할 경우에 비행하고자 하는 비행장. 대체비행장은 다음과 같이 분류한다.

1. Take-off alternate(이륙교체비행장) 이륙직 후 착륙하여야 할 필요가 발생했으나 출발비행장 사용이 불가능하게 되었을 때 항공기가 착륙할 수 있는 대체비행장.
2. En-route alternate(비행중교체비행장) 비행 중 비정상 또는 비상사태의 발생 시 항공기가 착륙할 수 있는 비행장.
3. Destination alternate(목적지교체비행장) 착륙비행장에 착륙이 불가능하거나 부적절할 경우에 비행하고자 하는 대체비행장.

(주기) 출발비행장이 비행 중 대체비행장 또는 목적지교체비행장이 될 수 있음.

ALTERNATE AIRPORT(교체공항) : 목적 공항에 착륙할 수 없는 경우 항공기가 대체 착륙할 수 있는 공항.

(참조) : ICAO alternate aerodrome

ALTIMETER SETTING(고도계 수정치) : 현재 대기압에서 기압치 변화량을 조정 또는 표준 기압치(29.92)를 맞추기 위하여 사용되는 대기압 수치.

ALTITUDE(고도) : 절대고도(AGL) 또는 평균해면고도(MSL)로 측정된 평면, 지점 또는 장애물의 피트/미터 단위의 높이. (참조 : FLIGHT LEVEL)

1. MSL 고도 : 해수면으로부터 측정된 피트/미터 단위의 고도
2. AGL 고도 : 지표면으로부터 측정된 피트/미터 단위의 고도
3. 지시고도 : 고도계에 나타난 고도. 압력 또는 대기고도계 상에서 표준대기상태에서 변화량을 보상하지 않고 계기오차를 수정하지 않은 고도.

(참조) : ICAO altitude

ALTITUDE READOUT(고도 판독) : Mode C 트랜스폰더로 송출된 항공기 고도로서 판독능력을 갖춘 레이더 스크린상에 100피트 단위로 전시된다.

(참조) : automated radar terminal systems

NAS STAGE-A

alphanumeric display

AIM

ALTITUDE RESERVATION(고도유보) : 항공기 대량이동 또는 기타 특수 상황의 이용 목적으로 사용자가 사전에 사용할 고도에 대한 허가가 요구 되는 공역 활용 기능. 고도

유보는 항공교통센터 공역과에 의하여 허가된다.

(참조) : ATC system command center

ALTITUDE RESTRICTION(고도제한) : 특정지점 또는 시간에 도달할 때까지 유지하여야할 고도. 고도제한은 항공교통, 지형지물, 기타 공역 사항을 고려하여 발부된다.

ALTITUDE RESTRICTIONS ARE CANCELLED(고도제한취소) : 상승 또는 강하 중 종전에 발부한 고도 제한 사항의 유지가 더 이상 필요치 않음.

ALTRV - (참조 : altitude reservation)

AMVER - (참조 : automated mutual-assistance vessel rescue system)

APPROACH CLEARANCE(접근허가) : 조종사에게 대한 계기접근 허가. 당해 계기 접근의 허가 및 기타 관련 정보는 접근허가 발부 시 제공된다.

(참조) : INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE

approach

AIM

APPROACH CONTROL FACILITY(접근관제시설) : 터미널구역에서 접근관제업무를 제공하는 항공교통관제 시설.

(참조) : approach control service

radar approach contrl facility

APPROACH CONTROL SERVICE(접근관제업무) : 항공안전본부장이 지정하는 공역 (이하 “접근관제구역”이라 한다)에서 비행하는 항공기 및 이들 공역안의 특별관제 구역에서 비행하는 항공기에 대하여 접근관제기관에서 행하는 관제업무로서 비행장관제 업무외의 관제업무. 도착 및 출발 VFR/IFR 항공기와 경우에 따라서는 항공로상 항공기에게 제공되는 접근관제시설에 의한 항공교통관제업무. 접근관제시설이 없는 일부 공항에서는 지역관제소(ACC)가 접근관제업무를 제공한다.

APPROACH GATE : 항공기를 최종접근진로로 레이더유도하기 위한 기준점으로서 항공교통관제업무에서 사용되는 가상지점. 게이트는 최종접근지점으로부터 1마일 바깥 그리고 활주로 말단으로부터 5NM 초과하여야 한다.

APPROACH LIGHT SYSTEM - (참조 : airport lighting)

APPROACH SEQUENCE(접근순서) : 접근을 위한 항공기의 순서

(참조) : sequence

ICAO approach sequence

APPROACH SPEED(접근속도) : 착륙을 위한 접근 시 조종사가 사용하는 항공기교범상의 권고속도. 이 속도는 항공기 중량 및 특성뿐만 아니라 접근의 각 단계에 따라 다르다.

APPROPRIATE ATS AUTHORITY(관계 항공교통업무당국) : 관련 공역 내에서 항공안전 본부장이 지정한 항공교통업무 제공의 책임이 있는 항공교통업무기관

APPROPRIATE AUTHORITY(관계당국) :

1. 공해상에서의 비행 관련 : 등록국가의 관련 당국
2. 공해상 이외의 비행관련 : 통과하는 지역에 대하여 주권을 가지고 있는 국가의 관련 당국

APPROPRIATE OBSTACLE CLEARANCE MINIMUM ALTITUDE(장애물 최저회피고도)

: 다음 사항을 참조할 것 :

(참조) : minimum IFR altitude-MIA
minimum en route altitude-MEA
minimum obstruction clearance altitude-MOCA
minimum vectoring altitude-MVA

APPROPRIATE TERRAIN CLEARANCE MINIMUM ALTITUDE (지형 최저회피고도) :

다음 사항을 참조할 것 :

(참조) : minimum IFR altitude-MIA
minimum en route altitude-MEA
minimum obstruction clearance altitude-MOCA
minimum vectoring altitude-MVA

APRON(계류장) : 승객 · 우편물 · 화물을 싣고 내리거나 급유 · 주기 또는 정비를 수행할 수 있는 육상비행장의 지정한 구역

(참조) : ICAO apron

APRON MANAGEMENT SERVICE(계류장관리업무) : 계류장내에 있는 항공기 및 차량의 활동 및 이동을 관리하는 업무

ARC : 거리측정장비(DME)를 참조로 하나의 항행안전시설로부터 일정한 거리를 비행하는 항공기의 경로.

AREA CONTROL CENTER(지역관제소)[ICAO] : 항공로비행을 하는 동안 계기비행 항공기에게 제공되는 항공교통관제업무의 일차적인 책임이 있는 항공교통관제기관의 ICAO 명칭. 미국은 중앙항공로관제소(ARTCC)를 명칭으로 사용하고 있다.

AREA CONTROL SERVICE(지역관제업무) 관제구역내에서 비행하는 항공기에 대하여 지역관제기관(Area Control Center)에서 행하는 관제업무로서 비행장관제업무 및 접근 관제업무외의 관제업무

AREA NAVIGATION(지역항법) : 지상항행안전시설 또는 자체탑재장비 성능 범위 내 또는 양 시스템을 활용하여 항공기가 필요한 경로를 따라 비행하도록 가능토록 항행 방법.

AREA NAVIGATION ROUTE(지역항법비행로) 지역항법의 능력을 갖춘 항공기가 사용하도록 설정된 ATS 비행로

ARINC(Aeronautical Radio Incorporated) : 항공사 그룹이 소유하고 있는 항공무선통신 기업(Aeronautical Radio, Inc)

ARO - (참조 : airport reservation office)

ARRESTING SYSTEM(초과저지망 시스템) : 테일훅(tail-hook) 장착 또는 미장착 항공기의 속도제어를 위한 안전장치로서 항공기를 붙잡는 장치와 에너지를 흡수하는 2개 주요 구성품으로 구성된다. 항공기가 착륙 후 또는 이륙을 포기하는 동안 멈출 수 없을 때 활주로 이탈을 방지하기 위하여 사용된다. 속도제어장치는 Arresting Gear, Hook Device, Wire Barrier Cable등과 같은 명칭을 갖고 있다.

(참조) : abort

AIM

ARRIVAL AIRCRAFT INTERVAL(도착항공기 간격) : 공항수용율(AAR)에 근거하여

1/100분으로 내부적으로 시작되는 프로그램. 도착항공기 간격은 최종지점에서 연속 도착 항공기 간 요구되는 최적간격

ARRIVAL CENTER : 공항수용률을 초과하는 공항에 대하여 관할권을 갖는 지역관제소.

ARRIVAL DELAY(도착지연) : 지정된 공항에 도착하는 항공기를 수용할 수 없는 시간을 나타내는 매개변수.

ARRIVAL SECTOR : 하나 또는 둘 이상의 미터픽스를 포함하고 있는 운영통제구역.

ARRIVAL SECTOR ADVISORY LIST : 미터픽스를 조절하는 섹타의 PVD에 전시된 도착 항공기에 대한 자료목록.

ARRIVAL SEQUENCING PROGRAM : 동일한 공항에 도착하는 항공기의 순서배정을 지원하기 위하여 설계된 자동화된 프로그램.

ARRIVAL TIME(도착시간) : 도착항공기가 접지하는 시간.

ARSR - (참조 : air route surveillance radar)

ARTCC - (참조 : air route traffic control center)

ARTS - (참조 : automatic radar terminal systems)

ASD - (참조 : aircraft situation display)

ASDA - (참조 : accelerate - stop distance available)

ASDA[ICAO] - (참조 : ICAO accelerate-stop distance available)

ASDE - (참조 : airport surface detection equipment)

ASLAR - (참조 : aircraft surge launch and recovery)

ASP - (참조 : arrival sequencing program)

ASR-(airport surveillance radar)

ASR APPROACH - (참조 : surveillance radar)

ATC - (참조 : ATC)

ATCAA - (참조 : ATC assigned airspace)

ATC ADVISES(항공교통관제조언) : 항공교통관제사가 아닌 다른 종사자가 항공기에게 정보 중계 시 접두어로 사용하는 비관제 정보메세지 ATS 용어.

(참조) : advisory

ATC ASSIGNED AIRSPACE : 지정 구역내에서 수행되는 특정 목적의 활동과 다른 계기비행 항공기간의 분리를 제공할 목적으로 항공교통관제시설에 의하여 수직/수평 구역으로 지정, 사용됨.

(참조) : special use airspace

ATC CLEARANCE - (참조) : air traffic clearance)

ATC CLEARS : 항공교통관제사가 아닌 다른 종사자가 항공기에게 허가를 중계할 때 접두어로 사용하는 ATS 용어.

ATC INSTRUCTIONS : 조종사에게 특정조치 즉 “Turn left heading two five zero “, “Go around”, “Clear the runway” 등을 행하도록 항공교통관제사가 발부하는 지시.

ATCRBS - (참조 : radar)

ATC REQUESTS : 항공교통관제사가 아닌 다른 종사자 의하여 항공기에게 요구를 중계

할 때 접두어로 사용하는 ATS 용어.

ATCSCC - (참조 : ATC system command center)

ATCT - (참조 : tower)

ATIS - (참조 : automatic terminal information service)

ATIS[ICAO] - (참조 : ICAO ATIS)

ATS ROUTE(항공교통업무비행로)[ICAO] : 항공교통업무 제공이 필요하여 설정한 특정 항공로로서 항공로, 조연항공로, 관제 · 비관제항공로, 도착 · 출발항공로 등의 의미를 가지는 것

(주기) : “ATS ROUTE” 용어는 항공로, 조연경로, 관제 또는 비관제 경로, 도착 또는 출발 등을 뜻하는 것으로 다양하게 사용된다.

AUTOLAND APPROACH(자동착륙접근) : 자동착륙접근은 활주로 접지부분과 경우에 따라, 착륙 끝부분까지의 정밀계기접근이다. 자동착륙접근은 탑재 항법장비로부터 위치 정보 및/또는 방향지시를 수신하는 항공기자동조종장치에 의하여 수행된다.

(참조) : coupled approach

(주기) : 자동착륙 및 Coupled Approach는 VFR 및 IFR 비행에 이용된다. 항공사 (Carrier) 기상조건이 대략 RVR 4,000피트 이하일 때는 승무원에게 Coupled Approach 및 자동착륙접근(자격이 있다면)을 요구하는 것이 통상적이다.

AUTOMATED INFORMATION TRANSFER(자동정보이양) : 업무규정에 의하여 사전 협조된 과정으로 완전 데이터 블록의 정보 교환을 통하여 관제사간에 구두 협의 없이 수행되는 고도조절 및/또는 레이더 식별이양.

AUTOMATED RADAR TERMINAL SYSTEMS(레이더자료 자동처리시스템) : 자동화 시스템에 의하여 수행할 수 있는 기능상의 일반적인 용어. 각 장비는 기능상 능력 및 장비에 차이가 있다. ARTS에 로마숫자를 접미어가 붙은 것은 특정장비를 지칭한다. 그 다음의 문자는 그 장비에 주요변형을 의미한다. 일반적으로 ARTS는 터미널관제사 항공기 식별, 비행계획자료, 기타 비행관련 정보 즉, 고도, 속도 및 자체 레이더 시현과 연관된 항공기 위치부호등을 전시한다. 정상 레이더는 문자숫자 시현과 병존한다. 항공교통상황의 시각화 강화에 추가하여 ARTS는 시설내/내부시설이양 및 비행정보협조를 촉진한다. 이런 능력은 특별히 설계된 컴퓨터와 레이더에 만들어진 보조장비와 통신장비 및 각 자동화 시설의 운영요구에 의하여 가능해진다. 모듈설계는 각 장비특성을 유지하는 동안 유용하도록 컴퓨터 소프트웨어와 전자기술상의 개발적용을 허용한다.

1. ARTS II : 프로그램이 가능한 비추적 컴퓨터 보조시현, 모듈 확장기능이 있는 보조 장비 ARTS II 장비는 중-저정도 교통량을 지닌 터미널지역에서 자동화 항공교통 관제능력 단계를 제공한다. 비행식별 및 고도는 2차레이더 목표물 시현과 연관될 수 있다. 동 장비는 ACC 및 다른 ARTS II, IIA, IIIA 시설과 교신할 수 있는 능력을 갖추고 있다.
2. ARTS IIA : 프로그램이 가능한 모듈 확장능력을 갖춘 레이더 추적컴퓨터 보조장비 ARTS IIA는 2차 레이더 목표물을 탐색, 추적 및 예측한다. 목표물은 컴퓨터로 만든 부호, 지상속도 및 비행계획자료로 전시된다. 1차레이더 목표물을 추적하지 않지만,

부호 및 문자숫자는 물론 2차레이더와 일치하여 전시된다. 장비는 ACC 및 다른 ARTS II, IIA, III 및 IIIA 시설과 교신능력을 갖추고 있다.

3. ARTS III : 중-고정도 교통량 지닌 공항에서 사용되는 프로그램이 가능한 비컨 추적 수준의 자동화 레이더 터미널장비. ARTS III는 2차레이더로 얻은 항공기 목표물을 탐색, 추적 및 예측한다. 이런 것들은 컴퓨터로 만든 부호 및 비행식별을 표시하는 문자숫자, 항공기고도, 지상속도 및 비행계획 자료로 전시된다. 1차 레이더 목표물을 추적하지 않지만, 부호 및 문자 숫자는 물론 2차 레이더와 일치하여 전시된다. 장비는 ACC 및 다른 ARTS III 시설과 교신능력을 갖추고 있다.
4. ARTS IIIA : 레이더추적 및 BEACON 추적수준의 모듈로 프로그램 할 수 있는 자동화 레이더 터미널장비. ARTS IIIA는 2차레이더로 얻은 항공기 목표물은 물론 1차레이더 목표물을 탐지, 식별 및 예측한다. 이 더욱 정교한 컴퓨터 주요 장비는 추적을 증진시키고, 연속자료 저장 및 어느 한 부분이 고장이 나도 다른 부분이 연동하여 피해를 최소화시키는(Fail-soft) 능력을 갖추므로써 기존 ART III장비 성능을 향상시킨다.

AUTOMATIC ALTITUDE REPORT - (참조 : altitude readout)

AUTOMATIC ALTITUDE REPORTING(자동고도보고) : 항공기의 고도를 100피트 단위로 전송함으로써 MODE C 질문기에 응답하는 수신기의 기능.

AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE(자동감시) : 데이터 링크나 항공기에 탑재된 항행 및 위치결정시스템을 통하여 항공기명칭, 위치 및 필요한 추가자료를 자동으로 제공하는 감시기법

AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE-BROADCAST(ADS-B) : 데이터 링크를 통하여 항공기, 공항내 차량 및 기타 이동물체가 식별, 위치 및 적절한 추가 정보를 자동으로 송수신하는 수단

AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE-CONTRACT(ADS-C) : ADS 보고가 게시되는 조건 및 보고에 포함되는 자료가 정해진 상태에서 ADS-C 합의서의 데이터 들이 지상시스템 및 항공기간에 교환되는 수단

AUTOMATIC DIRECTION FINDER(자동방향탐지기) : L/MF 무지향표지시설(NDB) 지상 송신기에 반응하여 방향을 지시하는 항공기 항행안전무선시설. 방향은 자방위 또는 항공기에 장착된 지시계의 형태에 따라 항공기의 종적인 측면에 대한 상대적인 방향으로 조종사에게 지시된다. 군과 같은 곳에 적용할 경우 ADF 운용은 VHF/UHF 주파수 대역에서 공중 또는 지상송신기에 기초할 수 있다.

AUTOMATIC TERMINAL INFORMATION SERVICE ; ATIS(공항정보방송업무) : 출발 또는 도착하는 항공기에게 최신의 항공정보를 반복적으로 제공하는 방송으로서 다음 각호의 방송

1. “데이터링크 공항정보방송(Data linked-automation service /D-ATIS)” 라 함은 데이터링크를 통한 ATIS 제공업무
2. “음성 공항정보방송(Voice-automation service/Voice-ATIS)” 라 함은 지속적이고 반복적인 음성방송을 통한 ATIS 제공업무

예 : “Gimpo information Alfa. One three zero zero coordinated Universal Time. Weather, measured ceiling two thousand overcast, visibility three, haze,

smoke, temperature seven one, dew point five seven, wind two five zero at five, altimeter two miner niner six. I-L-S Runway two five left approach in use, Runway two five right closed, advise you have Alfa.”

(참조) : AIM

ICAO ATIS

AUTOROTATION : 회전익이 공기의 움직임으로 구동되는 회전익 항공기의 비행상태.

1. Autorotative Landing/Touchdown Autorotation

조종사에 의하여 회전익에 동력을 가하지 않고 착륙할 것임을 지시하기 위하여 사용됨.

2. Low Level Autorotation

통상 100피트 AGL 이하의 낮은 장주 고도에서 시작하고 주로 전술적 군사훈련을 위하여 사용된다.

3. 180 도 회전

Downwind 기수방향에서 시작되고 정상 장주에서는 안쪽에서 시작된다.

“복행”은 이러한 기동 중에는 불가 할 수 있다.

AVIATION WEATHER SERVICE(항공기상업무) : 조종사, 항공기 운전자 및 관제사에게 항공교통관제업무를 위하여 기상기관에서 관련된 기상정보를 수집, 전파, 제공하는 업무.

(참조) : enroute flight advisory service

transcribed weather broadcast

weather advisory

pilots automatic telephone weather answering service

AIM

AWW - (참조 : severe weather forecast alter)



BACK-TAXI : 교통흐름을 위하여 사용활주로 반대방향으로 지상활주를 지시할 때, 사용되는 용어. 항공기에게 활주로를 개방하거나 출발목적으로 활주로 끝(end)에 도착하기 전 어떤 지점에서 또는 활주로의 시작점까지 180도 회전하는 지상활주를 지시할 수 있다.

BASE LEG - (참조 : traffic pattern)

BASE TURN(베이스선회) 항공기가 첫 접근하는 동안 외향진로의 끝과 중간 또는 최종 접근로의 시작지점 사이에서 행하는 선회

(주기) 최종접근선회는 각 절차별 상황에 따라, 수평비행 중 또는 강하비행 중에 실시하도록 정할 수 있다.

BEACON(비컨) -

(참조) : radar beacon

nondirectional beacon

airport rotating beacon

aeronautical beacon

airway beacon

BEARING(방위) : 한 지점에 대한 또는 한 지점으로부터의 수평방향이며 일반적으로 진북, 자북 또는 360도에 대한 다른 지점으로부터 시계방향으로 측정된다.

(참조) : non-directional beacon

BELOW MINIMUMS(최저치미만 기상상태) : 규정에 의하여 명시된 최저치 미만의 기상 상태.(착륙최저치, 이륙최저치)

BLAST FENCE : 제트 또는 프로펠라 후류를 회피 또는 분산시키기 위하여 사용되는 저지망.

BLIND SPEED : 레이더 안테나에 대한 상대적인 타깃의 이탈 또는 밀폐율로 레이더 장비에서 이동타깃지시기(MTI) 회로에 의하여 1차레이더 타깃의 제거가 신호의 감소 또는 완전한 손실을 야기한다.

(참조) : ICAO blind velocity

BLIND SPOT : 무선 통신 또는 레이더 반사가 수신되지 않는 지역. 용어는 또한 관제탑으로부터 보이지 않는 공항의 해당부분에 사용된다.

BLIND TRANSMISSION : (참조 : transmitting in the blind)

BLIND ZONE : (참조 : blind spot)

BOUNDARY LIGHTS(경계선 등화) : (참조 : airport lighting)

BLOCKED : 무선통신이 다중동시무선으로 인하여 부정확하거나 중단을 나타내기 위하여 사용되는 용어.

BRAKING ACTION(GOOD, FAIR, POOR or NIL)(제동상태) : 조종사에게 예상되는 활주로 제동의 정도/상태를 제공하는 상태보고. 제동치는 good, fail, poor 또는 nil로 보고 된다.

(참조) : runway condition reading

BRAKING ACTION ADVISORIES(제동상태조언) : 관제탑 관제사가 “poor” , “nil” 를 포함하여 활주로 제동치 보고를 접수했을 경우, 또는 기상상태가 악화되거나 활주로 제동상태가 빠르게 변할 경우, 관제탑은 ATIS 방송에 포함시켜야 한다.(즉, “braking action advisories are in effect”) 제동치 조언이 발효되는 동안 항공교통관제기관은 도착 및 출발 항공기에게 사용활주로에 대한 최근 제동치 보고를 발부한다. 조종사는 악화되는 제동상태를 위한 준비를 해야 하고 관제사가 조언하지 않으면, 최근 활주로 상태 보고를 요구하여야 한다. 조종사는 또한 착륙 후 관제사에게 기술적인 활주로상태 보고를 제공을 준비하여야 한다.

BREAKOUT : 접근로에서 벗어나도록 항공기에게 지시하는 기법이다. 근접 평행운영에서 Breakout은 항공기를 서로 떨어지도록 지시하는데 사용된다.

BROADCAST(방송) : 회답을 기대하지 않는 일방적인 정보 송신.

(참조) : ICAO broadcast

BROADCAST[ICAO-방송] : 특정 국 또는 국에 수신되지 않는 항행에 연관되는 정보의 송신.



CALCULATED LANDING TIME : 임시 또는 실제 계산된 착륙시간(즉, 어느 것이 적용되든지) 대신에 사용될 수 있는 용어.

CALL UP : 호출 받는 기관과 호출하는 기관의 식별을 이용하여 시설과 항공기간 최초 음성교신.

(참조) : AIM

CALL FOR RELEASE : 지역관제소(ACC)가 관할 터미널시설에 항공로에 진입하는 출발항공기의 릴리스를 발부받을 것을 요구하기 위하여 사전에 구두협의를 요구하는 것

CAT - (참조 : clear air turbulence)

CATEGORIES OF PRECISION APPROACH AND LANDING OPERATIONS.

1. **Category I (Cat I)** : 결심고도 60미터(200미터) 이상 및 시정 800미터 또는 활주로가시범위(RVR) 550미터 이상의 기상상태에서 실시하는 정밀접근
2. **Category II (Cat II)** : 결심고도 30미터(200미터) 이상 60미터(200미터) 미만 및 활주로가시범위(RVR) 350미터 이상의 기상상태에서 실시하는 정밀접근
3. **Category IIIA(Cat IIIA)**
 - a) 결심고도 30미터(100피트) 미만 또는 결심고도 없음
 - b) 활주로가시범위(RVR) 200미터 이상
4. **Category IIIB(Cat IIIB)**
 - a) 결심고도 15미터(50피트) 미만 또는 결심고도 없음
 - b) 활주로가시범위(RVR) 200미터 미만 50미터 이상
5. **Category IIIC(Cat IIIC)** : 결심고도 및 시정치 제한 없이 실시하는 정밀접근

CDT PROGRAMS(CDT 프로그램) : (참조 : controlled departure time programs)

CEILING(운고) : 6,000m(20,000피트)이하에서 “broken”, “overcast” 또는 “obscuration” 으로 보고되고 “thin” 또는 “partial” 로는 분류되지 않는 지표면상의 가장 낮은 구름층 또는 악기상 현상의 높이.

CENRAP - (참조 : center radar arts presentation/processing-plus)

CERTER - (참조 : air route traffic control center)

CENTER'S AREA(센터책임구역) : 항공교통관제와 조연업무가 제공되는 지역관제소(ACC)내의 특정 구역.

(참조) : air route traffic control center

AIM

CENTER RADAR ARTS PRESENTATION/PROCESSING PLUS : 터미널 2차레이더 장비 고장 시, 공항감시레이더의 예비시스템을 제공하기 위하여 개발된 컴퓨터 프로그램. 동 프로그램은 ARTS II A와 III A 전시기상 자료의 진행/현시장치를 연속적으로 전시되는 지역관제소와 터미널공항 감시레이더 1차항적의 결합에 사용된다.

CENTER WEATHER ADVISORY : 항공교통관제시설이 2시간내 존재하거나 예상되는 악기상 상태를 조종사에게 경고하기 위하여 중앙기상업무 관측자에 의하여 발부되는 비계획된 기상조언. CWA는 악시정(SIGMET)을 수정하거나 재 지정할 수 있다.

(참조) : AWW

SIGMET

대류 SIGMET

AIR MET

AIM

CEP - (참조 : central east pacific)

CEREP - (참조 : combined central rapcon)

CFR - (참조 : call for release)

CHAFF : 레이더전파를 반사하기 위하여 사용되는 주파수에 대하여 반응하는 얇고 좁은 금속조각. 이 금속조각들이 항공기에서 투하 되고 아래로 표류하게 될 때, 레이더 전시기에 다수의 항공기가 표시된다.

CHANGE-OVER POINT(주파수변경지점) : 전방향무선표지시설(VOR)로 구성된 항공로를 비행하는 항공기가 후방의 시설로부터 전방의 시설로 기본항행목표를 변경하는 지점

CHARTED VFR FLYWAYS : 지정된 시계비행규칙 비행로는 대형 터빈항공기가 어떤 지역을 통과하기 위하여 사용되는 권고된 비행로이다. 조종사는 권고된 비행로와 해당 고도를 엄격히 따라야 한다. 시계비행규칙 비행로 계획지도는 시계비행규칙 터미널 지역지도의 뒷면에 발간된다.

CHARTED VISUAL FLIGHT PROCEDURE APPROACH : 시계비행으로 진행하도록 항공기 조종사에게 인가된 그리고 시각참조물을 참조하여 공항의 구름을 회피하도록 하고 지정된 시계비행절차상 기술된 정보가 인가된 계기비행규칙 비행계획상을 운항하는 동안 수행되는 접근. 동 접근은 해당 ATC 시설의 관제하에서 허가되어야 한다. 관련 기상최저치는 이 지도에 서술되어 있다.

CHASE(추적) : 훈련 또는 시험 비행 중 일반적으로 항공기의 성능을 관측하기 위하여 항공기에 근접하여 비행하는 것.

CHASE AIRCRAFT - (참조 : chase)

CIRCLE-TO-LAND MANEUVER(선회착륙기동) : 계기접근에서 직진입 착륙이 불가능하거나 착륙을 위하여 활주로에 항공기를 정대 시키기 위하여 조종사에 의하여 시작되는 기동. 이 기동은 항공교통관제허가를 득하고 조종사가 공항에 대하여 요구되는 시각 참조점을 설정된 경우에만 이루어진다.

(참조) : circle to runway

landing minimums

AIM

CIRCLE TO RUNWAY(runway number) : 조종사에게 사용활주로 계기접근절차가 설정된 활주로는 아니기 때문에 착륙하기 위하여 선회해야 한다는 것을 통보하기 위하여 사용된다. 공항/활주로에 관련 선회기동의 방향이 요구될 경우, 관제사는 방향을 지정해야 하고(8 자침방향), 왼쪽 또는 오른쪽 downwind 또는 base leg를 지정해야 한

다.(즉, “cleared to VOR runway 36 approach circle to runway 18” or “circle NW of the airport for a right downwind to runway 18”)

(참조) : circle-to-land maneuver

landing minimums

AIM

CIRCLING APPROACH - (참조 : circle-to-land maneuver)

CIRCLING MANEUVER - (참조 : circle-to-land maneuver)

CLASS A AIRSPACE - (참조 : controlled airspace)

CLASS C AIRSPACE - (참조 : controlled airspace)

CLASS D AIRSPACE - (참조 : controlled airspace)

CLASS E AIRSPACE - (참조 : controlled airspace)

CLASS G AIRSPACE(G 등급 공역) : 등급 A, C, D, E에 지정되지 않는 공역.

CLEAR-AIR-TURBULENCE(청천요란) : 구름이 없는 대기에서 만나는 요란. 이 용어는 일반적으로 저고도 풍향/풍속 급변과 연관된 고고도 요란에 적용된다. CAT는 종종 제트기류(Jet Stream) 부근에서도 만난다.

(참조) : windshear

jet stream

CLEAR OF THE RUNWAY(활주로 개방)

1. 활주로로 접근중인 지상 활주 항공기는 항공기의 모든 부분이 활주로 대기 지점 표시 전에 있을 때이다.
2. 조종사나 관제사는 항공기의 전 부분이 활주로 끝을 지나고 관제지시가 없어도 지속적인 이동으로 대기지점표시를 지나는 항공기가 개방한 것으로 간주한다.
3. 조종사, 관제사는 적절치 않는 활주로 경계선 또는 대기지점표시가 있는 공항의 활주로 및 유도로에서 항공기간 적절한 분리의 유지를 위하여 신중한 판단을 하여야한다.

CLEARANCE - (참조 : air traffic clearance)

CLEARANCE LIMIT(허가한계) : 항공교통관제허가를 발부 시, 항공기에게 허가된 픽스, 지점, 위치.

(참조) : ICAO clearance limit

CLEARANCE LIMIT(ICA0)(허가한계) : 항공교통관제허가 상 운항이 한정되는 지점.

CLEARANCE VOID IF NOT OFF BY(time) : 지정된 시간까지 이륙하지 못한 경우, 출발 허가의 자동취소를 항공기에게 조언하기 위한 관제용어이다. 조종사는 지정된 시간까지 이륙하지 아니한 경우, 새로운 허가를 발부 받거나 IFR 비행계획을 제출하여야 한다.

(참조) : ICAO clearance limit

CLEARANCE VOID TIME(ICA0-허가유효시간) : 허가받은 해당 항공기가 행동을 취하지 않는다면, 허가증지가 유효하도록 ATC 기관에 의하여 명시된 시간.

CLEARED AS FILED : 항공기가 제출된 비행계획서의 비행로에 따라서 진행을 허가하는 것을 의미한다. 동 허가서는 고도, SID, 변경 SID는 포함되지 않는다.

(참조) : request full route clearance, AIM

CLEARED (type of) APPROACH : 항공기에게 공항으로 특정 계기접근절차를 실행하도록 하는 항공교통관제허가 (즉, cleared ILS runway 36 approach)

(참조) : instrument approach procedure

approach clearance

AIM

FAR part 91

CLEARED APPROACH : 공항의 표준 또는 특정 계기접근절차를 실행하도록 항공기에게 대한 ATC 인가. 일반적으로 항공기에게 특정 계기접근 절차를 허가한다.

(참조) : instrument approach procedure

cleared type of approach

AIM

FAR part 91

CLEARED FOR TAKE-OFF : 출발 항공기에게 대한 항공교통관제(ATC) 허가. 이륙허가는 알려진 교통과 물리적인 공항상태를 포함한다.

CLEARED FOR THE OPTION(임의허가) : 조종사의 재량으로 항공기의 착륙형태 (touch-and-go”, “low approach”, “missed approach”, “stop-and-go” 또는 “full stop landing”)를 선택하도록 하는 항공교통관제허가. 이것은 보통 교관이 변화하는 상황에서 학생조종사의 조종수행능력을 평가 할 수 있도록 하기 위하여 훈련 시에 사용된다.

CLEARED THROUGH : 허가한계점까지 항공로 비행 시 비행계획서를 다시 제출치 않고 특정 공항에 중간기착을 하는 항공기에게 대한 항공교통관제허가

CLEARED TO LAND : 착륙항공기에게 대한 항공교통관제(ATC) 허가. 착륙허가는 알려진 교통과 알려진 물리적 공항상태를 포함한다.

CLEARWAY : 지형 또는 고정 장애물이 특정 한계지역을 진입하지 않는 공항당국의 관리하에 있는 이륙활주로 바깥부분. 이 지역은 특정 터빈 항공기 운영을 위하여 요구될 수 있으며 이 지역의 크기와 경사도는 항공기가 이용하도록 승인되었던 시점에 따라 달라진다.

CLIMBOUT : 이륙과 최초 순항고도 사이의 비행부분.

CLIMB TO VFR : 기상제한 사항이 제한된 시정인 경우, Class B, C, D, E 공항교통구역 내에서 항공기에게 시계비행규칙 조건으로 상승하도록 하는 항공교통관제허가. 항공기는 시계비행규칙 조건까지 상승하는 동안 구름의 회피가 이루어지도록 하여야 한다.

(참조) : special VFR

AIM

CLOSE PARALLEL RUNWAY(근접 평행활주로) : 동시 독립 ILS 접근이 허가된 정밀 활주로감시(PRM)장치를 가진 활주로 중심선 간격이 4300피트 미만으로 분리된 2개 평행활주로.

CLOSED RUNWAY: 항공기운항이 불안정한 활주로. 공항관리자/군작전 부서만이 활주로를 폐쇄할 수 있다.

CLOSED TRAFFIC : 항공기가 교통장주를 벗어나지 않는 이륙과 착륙 또는 low approach를 포함하는 연속적인 운항.

CLT - (참조 : calculated landing time)

CLUTTER : 레이더 운영에서 레이더회신은 강수, 금속조각 지형, 대량 항공기 타깃 또는 기타 현상에 의하여 야기된 레이더반사의 수신 그리고 시간적 전시를 나타낸다. 그러한 반사체는 항공교통관제시설이 레이더에 근거한 업무를 제공하는데 제한 또는 방해 할 수 있다.

(참조) : ground clutter

chaff

precipitation

target

ICAO radar clutter

COASTAL FIX : 국내 노선물과 해양 노선물간 항공기가 이동하는 곳의 항행참조물 또는 중간지점.

CODE : 트랜스폰다에 의하여 송신된 신호에 응답하는 특정한 여러 신호로 배정된 숫자.

(참조) : discrete code

COMBINED CENTER-RAPCON : ACC의 기능과 레이더 접근관제시설을 결합한 항공교통관제기관.

(참조) : ARTCC

radar approach control facility

COMMON POINT : 두대 이상의 항공기가 동일 또는 벗어나는 진로로 비행하기 전에 통과할 것이라고 또는 통과한다고 보고할 중요지점. 거리분리를 수립/유지하기 위하여, 관제사는 항공기의 비행계획에 의하지 않는 공통지점을 결정하고 공통지점 상공으로 항공기를 비행하도록 허가한다.

(참조) : signification point

COMMON ROUTE : 내부 항행시설과 해안 픽스 간 북미노선의 부분

COMMON TRAFFIC ADVISORY FREQUENCY : 관제탑이 운영되지 않은 공항에서 운항하는 동안 공항 조연 지침서를 수행할 목적으로 계획된 주파수, CTAF는 UNICOM, MULICON, FSS 또는 관제탑주파수일 수 있고 해당 항공간행물로 식별된다.

(참조) : AC 90-42(traffic advisory practices at airport without operating towers)

COMPASS LOCATOR(자침지시기) : 계기착륙장치(ILS)의 OM 또는 MM 위치에 설치된 L/MF 무선비컨. 대략 15마일 거리 내에서 또는 접근절차의 허가된 사항대로 항법목적으로 사용될 수 있다.

1. OUTER COMPASS LOCATOR(OM) : ILS의 OM 지점에 설치된 자침지시기.

(참조) : 항공법, AIM

2. MIDDLE COMPASS LOCATOR(MM) : ILS의 MM 지점에 설치된 자침지시기

(참조) : 항공법,

AIM

COMPASS ROSE : 공항의 지상에 표시되거나 지도를 인쇄하거나 각도를 측정, 원형,

진북/ 자북 방향을 참조로 사용된다.

COMPOSITE FLIGHT PLAN(혼합 비행계획서) : 비행의 한 부분에 대한 VFR 운항을 지정하고 다른 부분에 대하여는 IFR 운항을 지정한 비행계획.

(참조) : AIM

COMPULSORY REPORTING POINTS(필수위치통지점) : 항공교통관제기관에 필수적으로 보고가 필요한 지점. 이것은 삼각형 모양으로 항공로지도에 명시되거나, 직항공로를 정의하기 위하여 선택된 픽스로서 비행계획상에 제출된다. 이러한 지점들은 항행 보조/픽스로 정의되는 지정학적 위치이다.

CONFERENCE COMMUNICATION(회의통신) : 3 이상의 장소에서 동시에 직접 통화할 수 있는 통신시설

CONFLICT ALERT(충돌경고) : 즉각적인 주의/조치가 요구되는 관측된 타깃(IFR 또는 VFR로 알려진 항공기) 간에 발생 또는 발생이 예상되는 상황을 레이더 관제사에게 경고하기 위하여 설계된 항공교통관제 자동화 시스템의 한 기능

(참조) : Mode C intruder alert

CONFLICT RESOLUTION(충돌해소) : 레이더식별이 되고 항공교통관제기관과 교신중인 항공기 간 레이더타깃이 맞닿지 않도록 하는 잠재적 충돌해소. 이러한 절차가 적용될 시 적절한 교통정보조언이 발부된다.

(주기) : 이 절차는 모자이크 레이더장비를 이용한 동정보의 제공은 지양하여야 한다.

CONTACT :

1. 통신으로 교신(시설 몇칭과 적용된다면 주파수가 따름)
2. 조종사가 항공기의 자세를 확인하고, 표면에 대한 시각 참조물을 이용하여 비행하는 비행조건.

(참조) : contact approach

radar contact

CONTACT APPROACH : 계기비행계획의 항공기가 항공교통관제시설의 허가를 갖고 구름으로부터 최소 1마일의 비행시정으로 회피하여 그러한 조건으로 목적공항까지 진행할 것이라고 상당한 기대가 되는 경우 수행되는 접근으로, 항공기는 계기접근절차로부터 일탈하여 목적공항까지 지면에 대한 시각참조물을 참조하여 비행할 수 있다. 이 접근은 조종사가 요구하고 목적공항의 보고된 지상시정이 최소 1SM 이상인 경우 허가된다.

(참조) : AIM

CONTAMINATED RUNWAY : 활주로는 활주로상에 고인 물, 얼음, 눈, slush, 서리, 다량의 바퀴자국 또는 기타 물질이 존재하는 경우 불확실하다고 판단된다. 활주로는 ALD내의 활주로 500피트에 대한 평균 마찰계수가 권고 최저마찰수준 이하로 내려간 경우 및 인접한 500피트 부분에서 평균 마찰계수가 정비 유지계획 마찰수준 이하로 내려간 경우 고무의 양 또는 다른 마찰을 감소시키는 물질과 관련하여 불확실해진다.

CONTROL AREA(ICAO-관제구) : 지구상의 일정한 고도한계로부터 상부의 특정높이까지 연장되는 관제구역

CONTROLLED AERODROME(관제비행장) 비행장교통에 대하여 항공교통관제업무를 제공하는 비행장

(주기) 관제비행장이란 용어는 항공교통관제업무가 비행장교통에 제공됨을 나타내고

있을 뿐이며, 관제권이 존재한다는 것을 의미하지는 않음.

CONTROLLED AIRSPACE(관제구역) : A, B, C, D, E 등급으로 구분한다. 관제구역에 근접해 있거나 항공로를 통과하는 군용기는 항공교통, 비행절차, 구역에 관한 규칙에 따라 운항하지 않을 수 도 있다.

1. Class A(A등급) : 인천비행정보구역(FIR) 내의 평균해면 20,000피트 초과 평균해면 60,000피트 이하의 항공로(Airways)로서 건설교통부장관이 공고한 구역이다.
2. Class B(B등급) : 인천비행정보구역(FIR) 중 계기비행 항공기의 운항 또는 승객 수송이 특별히 많은 공항/비행장(이하 “공항”으로 한다)으로 관제탑이 운용되고 레이더 접근관제업무가 제공되는 공항주변의 구역으로서 건설교통부장관이 공고한 구역이다.
 - 김포, 인천공항 - 구역의 크기는 공항반경 5NM(9.3Km) 이내 구역은 지표면으로부터 평균해면 10,000피트 이하, 공항반경 5NM(9.3Km)에서 10NM(18.5Km) 이내 구역은 공항 표고 1,000피트에서부터 평균해면 10,000피트 이하, 공항반경 10NM(18.5Km)에서부터 20NM(27Km) 이내 구역은 공항표고 5,000피트에서 평균해면 10,000피트까지의 구역이다.
3. Class C(C등급) : 인천비행정보구역(FIR) 중 계기비행운항 또는 승객 수송이 많은 공항으로 관제탑이 운용되고 레이더 접근관제업무가 제공되는 공항주변의 구역으로서 건설교통부장관이 공고한 구역이다.
 - 광주, 사천, 김해, 원주, 대구, 예천, 강릉, 중원, 서산, 포항, 오산, 군산, 제주공항 - 구역의 크기는 공항반경 5NM(9.3Km) 이내 구역은 공항 지표면으로부터 공항 표고 5,000피트 이하, 공항반경 5NM(9.3Km)에서 10NM(18.5Km) 이내 구역은 공항표고 1,000 피트에서부터 5,000피트 이하의 구역이다.
4. Class D(D등급) : 인천비행정보구역(FIR) 중 다음과 같이 건설교통부장관이 공고한 구역이다.
 - 가. 관제탑이 운영되는 공항반경 5NM(9.3Km)이내, 지표면으로부터 공항표고 5,000피트 이하의 각 공항별로 설정된 관제권 상한고도까지의 구역으로서 D 등급 구역으로 설정된 공항은 다음과 같다.
 - 수원, 서울, 청주, 성무, 이천, 논산, 속초, 목포, 진해, 울산, 여수, 정석, 평택, 춘천공항
 - 나. 서울접근관제구역 중 B등급 이외의 관제구역으로서 평균해면 10,000피트 초과, 평균해면 20,000피트 이하의 구역
5. Class E(E등급) : 인천비행정보구역(FIR) 중 A, B, C, D 등급 구역 이외의 관제 구역으로서, 해면 또는 지표면으로부터 700피트 이상의 건설교통부장관이 공고한 구역이다.

* 한국군은 해당 등급 비행절차 준수 유보, 관계기관 간 합의서의 비행정보 통보 절차에 의함

** 김해, 광주, 사천, 대구, 강릉, 중원, 서산, 원주, 예천, 오산, 군산, 포항, 제주(13개)

*** 서울, 청주, 수원, 성무, 평택, 울산, 여수, 목포, 속초, 춘천, 정석, 진해, 이천,

논산, (14개)

CONTROLLED DEPARTURE TIME PROGRAMS : 계획표는 항공기의 지연이 항공로 체계 또는 착륙 의도된 지역에서 생기도록 계획될 경우, 출발공항의 지상에 대기시키는 흐름통제 진행장치이다. 이들 계획표의 목적은 항공교통체계의 혼잡을 줄이거나 도착 센터 또는 터미널지역에서 제공하도록 제한된다. CDT는 예상출발허가시간(EDCT)와 같이 비행계획서상에 나타난 특정 출발 SLOT이다.

CONTROLLED FLIGHT(관제항공기) 항공교통관제허가에 의하여 비행하는 항공기

CONTROLLED TIME OF ARRIVAL : ATCSCC 지상 지연요인에 의하여 조정된 초기 예정도착시간.

CONTROLLER(관제사) : ATC 업무를 제공하도록 인가된 사람.

CONTROL SECTOR(관제섹터) : 일반적으로 ACC 또는 접근관제시설에서 관제사가 항공교통관제의 책임을 갖는 지정된 수평, 수직 크기의 구역. 관제권은 현저한 교통 흐름, 고도층 그리고 관제사의 업무량에 따라 수립된다. 관제권내의 비행 중 조종사의 통신은 일반적으로 관제권에 할당된 개별 주파수에 따라 유지된다.

(참조) : discrete frequency

CONTROL SLASH : 해당 항공기의 실제 위치를 나타내는 RADAR BEACON SLASH.

CONTROL ZONE(관제권) : 지구표면으로부터 일정한 상부한계까지의 관제구역

CONVECTIVE SIGMET ; SIGMET(대류) : 항공기의 안전에 중요한 대류성 기상에 관련한 조언. 이 기상조언에는 토네이도, 뇌우 전선, 어떤 강도의 예견된 뇌우, 4/10 또는 그 이상 지역범위의 VIP 수준 4보다 크거나 같은 뇌우지역 그리고 3/4인치 또는 이상의 우박이 있는 지역을 제공한다.

COORDINATES - 위치결정을 위하여 사용되는 위도와 경도가 일반적으로 도/분/초로 표시되는 참조선의 교차점

COORDINATION FIX - 관제시설이 항공기를 이양하거나 또는 비행진행정보를 조정하는데 관련하는 지점. 공항시설에 대하여, 이 지점은 또한 도착 항공기를 위한 허가지점으로 사용된다.

CORRECTION - 교신중 오류가 발생했을 시 수정지시를 따른다.

COUPLED APPROACH - Coupled approach는 항공기의 자동착륙장치에 의하여 수행되는 계기접근이며, 자동착륙장치는 장착된 항법장비로부터 위치정보 그리고/또는 조종지시를 수신한다. 일반적으로, 비정밀 coupled approach는 최저강하고도 아래 50피트 (AGL) 이하의 고도에서는 수동으로 비행이 이루어져야한다. 그리고 정밀 coupled approach는 50피트(AGL) 이하에서는 수동으로 비행이 이루어져야한다.

(참조) : autoland approach

(주기) : 자동조종접근은 시계비행규칙 그리고 계기비행규칙에서 비행이 이루어지며, 항공사(Carriers)에 대하여 기상조건이 대략 활주로 가시거리(RVR) 4,000피트 미만인 경우 조종사에게 자동조종접근 (만약 증명된다면)으로 비행하도록 요구되어지는 것이 일반적이다.

COURSE :

1. 북쪽으로부터 각도로 측정된 수평면에서 계획된 비행방향.

2. 일반적으로 전방진로 또는 후방진로로 명시되는 ILS 로컬라이저 신호형태

CRITICAL ENGINE - 엔진 고장으로 항공기의 성능 또는 조작에 많은 영향을 미칠수 있는 상태의 엔진.

CROSS BLEED START - 지상전원 공급이 이루어지지 않은 경우 항공기 자체전원을 이용하여 엔진시동을 시도하는 것으로써, 주기장 내에서는 허가될 수 없으며, 항공기 후미 500피트 이상의 안전거리가 확보된 경우에 한하여 제한적으로 허가

CROSS (fix) AT (altitude) - 특정지점에서 특정한 고도제한이 요구되는 경우 항공교통 관제시설에서 사용되는 용어.

CROSS (fix) AT OR ABOVE (altitude) - 특정지점에서 고도제한이 요구되는 경우 항공교통관제시설에서 사용되는 용어. 이것은 그 지점을 지정된 고도보다 높게 통과하는 것을 의미한다. 그러나 더 높은 고도는 연속적인 고도제한 또는 배정된 고도를 위반할 고도는 아니다.

CROSS (fix) AT OR BELOW (altitude) - 특정 지점에서 최대통과고도가 요구되는 경우 항공교통관제시설에서 사용되는 용어. 이것은 그 지점에서 더 낮은 고도로 통과하는 것을 의미한다. 그러나 이것은 최소계기비행고도 이상이 되어야한다.

CROSSWIND -

1. 교통장주와 관련하여 사용되는 경우, “crosswind leg” 을 의미한다.

2. 바람상태와 관련하여 사용되는 경우, 활주로와 평행하지 않은 또는 항공기의 비행로와 평행하지 않은 바람을 의미한다.

CROSSWIND COMPONENT - 활주로의 종측에 대하여 90도 범위안에서 Knots로 측정된 바람요소.

CRUISE - 조종사에게 허가 명시된 내용을 포함하여 이상의 어떤 고도에서도 비행하도록 허가하는 항공교통관제허가에서 사용되는 용어. 조종사는 이 고도구역 내의 중간고도에서 수평비행을 할 수 있다. 이 구역에서의 상승/강하는 조종사의 재량에 따라 이루어진다. 일단 조종사가 강하를 시작하고 동 구역에서 고도이탈을 보고하면 추가적인 항공교통 관제허가 없이 그 고도로 돌아갈 수 없다. 더욱이 이것은 목적공향으로 비행하고 접근 하라는 조종사를 위한 승인이며, 다음과 연결되어 사용될 수 있다.

1. 표준/특별 계기접근절차를 갖는 지역에서 공향의 허가한계지점. 공향으로의 계기강하가 요구 될 때, 조종사는 당해 공향에 대한 표준/특별 계기접근절차에 따른 강하가 요구된다.

2. 관제구역 내/이하/외부의 그리고 표준/특별계기접근절차가 없는 지역에서 공향의 허가한계지점. 이러한 허가사항은 조종사에게 계기비행 기상조건에서 적용 가능한 최저계기비행고도 이하로 강하하도록 허가하는 것이 아니며 또한 그것은 항공교통 관제시설이 Class G 공역에서 항공기에 대한 관제를 제공한다는 것을 의미하지 않는다. 그러나, 이것은 항공기에게 목적공향으로, 시계비행규칙 운항을 조정하는 적용 가능한 규정에 따라 비행하고 강하하며 착륙할 수단을 제공한다. 또한 이것은 계기비행계획이 끝나는 시점까지 수색 및 구조업무를 제공한다.

CRUISING ALTITUDE(순향고도) : 항공로 수평 비행시 유지할 고도 또는 비행고도. 이것은 일정한 고도이고 순향허가와 혼돈 되지 않아야 한다.

(참조) : altitude

ICAO cruising level

CRUISE CLIMB(순항상승) : 비행중 항공기 중량 감소에 따라 항공기 고도를 증가시키며 비행하는 항공기의 운항기술.

CRUISE LEVEL - (참조 : cruising altitude)

CRUISING LEVEL(순항비행고도) : 주요 비행부분에서 유지하는 고도

CTA - (참조 : controlled time of arrival)

CTA(ICAO) - (참조 : control area)

CTAF - (참조 : common traffic advisory frequency)

CURRENT FLIGHT PLAN(ICAO)(최신 비행계획서) : 허가 등을 받고 변경된 최신비행계획.

CVFP APPROACH - (참조 : charted visual flight procedure approach)

CWA - (참조 : center weather advisory and weather advisory)

CYCLIC REDUNDANCY CHECK/CRC(순환중복검사) : 자료의 손상 또는 변질 여부에 대한 확인단계를 제공하는 자료의 디지털적인 표현방식에 적용되는 수학적 알고리즘



DATA LINK COMMUNICATIONS(데이터링크통신) : 데이터링크로 메시지를 교환하기 위한 통신 형태

DANGER AREA(위험구역)(ICAO) : 특정한 시간에 항공기의 비행에 위험스러운 활동이 존재하는 한정된 크기의 구역.

(참조 : 항공법)

DEAD RECKONING(추측항법) : 비행에 적용되는 추측항법은 대기속도, 진로, 기수, 풍향과 풍속, 지상속도 그리고 경과된 시간에 근거하여 계산된 추측항법이다.

DECISION ALTITUDE/HEIGHT(결심고도/높이)(ICAO) : 접근을 수행하는데 요구되는 시계참조물을 확인하지 못한 경우, 실패접근이 시작되는 정밀접근에서의 특정고도(DH/A).

(주기) 1 : 결심고도(DA)는 평균해면고도(MSL)을 기준으로 표시하고 결심고도(DH)는 활주로 말단(threshold) 고도를 기준으로 표시한다.

(주기) 2 : 요구되는 시각참조물은 조종사가 희망하는 비행로와 관련하여, 항공기의 위치와 위치변화율을 조정하기에 충분한 시간 확보를 위하여 육안으로 확인되어야 할 시각보조시설 구역 또는 접근구역을 의미한다.

DECISION HEIGHT(결심고도) : 항공기의 운항과 관련하여 ILS, MLS, PAR 계기접근 중 접근의 계속 진행 또는 실패접근의 수행에 관한 판단이 이루어져야만 하는 높이를 의미한다.

(참조) : ICAO decision altitude/height

DECODER : 선택한 코드로 전시기에 유효한 ATCRBS 트랜스폰더(transponder)로부터 수신된 신호를 판독하는 장치.

(참조) : modes

radar

DEFENSE VISUAL FLIGHT RULES ; DVFR (방어시계비행규칙) : 시계비행규칙 하에서 ADIZ내에 비행하는데 적용되는 규칙.

DELAY INDEFINITE (Reason If Know) EXPECT FURTHER CLEARANCE (Time) : 지연 시간 또는 지연 이유를 즉시 알 수 없는 경우, 조종사에게 통보하기 위하여 항공교통 관제시설에서 사용되는 용어. 예를 들면, 활주로상의 고장 항공기, 공항 또는 항공로지역의 수용한계초과 착륙 최저치 미만의 기상 등.

(참조) : EXPECT FURTHER CLEARANCE (TIME))

DELAY TIME(지연시간) : 픽스 도착예정시간에서 당해 픽스의 실제교차시간과의 시간차. 이것은 ACLT와 VTA 간의 차이이다.

DEPARTURE CENTER(출발관제소) : 바쁜 공항까지 비행이 있는 공역을 관할권을 가지는 지역관제소(ACC).

DEPARTURE CONTROL(출발관제사) : 출발 계기비행항공기 및 특정조건에서 시계비행 항공기에 대한 항공교통관제업무를 제공하는 접근관제시설의 기능.

(참조) : approach control facility

AIM

DEPARTURE SEQUENCING PROGRAM : 출발을 위하여 일반지점에서 특정한 간격이 유지되도록 설계된 프로그램.

DEPARTURE TIME(출발시간) : 항공기가 이륙(airborne)한 시간.

DEPENDENT PARALLEL APPROACHES(독립평행접근) 인접한 활주로 중심 연장선상의 항공기간 레이더 분리 최저치가 규정된 평행 또는 준 평행 계기 활주로로 진행하는 동시 접근

DESCENT SPEED ADJUSTMENTS(강하 속도조절) : 정확한 VTA를 결정하기 위하여 만들어진 속도감속계산. 이들 계산은 전이지점에서 시작하고 최고점까지 도착 속도단계를 사용한다.

DESIRED COURSE :

1. TRUE - 사전에 정해진 진행하고자 하는 진로(진북으로부터 각도로 측정된)
2. MAGNETIC - 사전에 정해진 진행하고자 하는 진로(터미널 자북으로부터 각도로 측정된)

DESIRED TRACK : 두 웨이포인트(waypoint)간 계획되거나 예정된 트랙(track). 자북 또는 진북으로부터 “ ° ” 로 측정된다.

DETRESFA(DISTRESS PHASE)[조난단계] : 항공기 및 탑승자가 중대하고 절박한 위험에 처해 있으며 긴급한 도움이 필요하다는 상당한 확신이 있는 상황

1. 경보단계에 뒤 이은 항공기와의 교신시도를 실패하고, 여러 관련 부서에 조회결과 항공기가 조난의 가능성이 있는 경우
2. 항공기 탑재연료가 고갈되거나 안전을 유지하기가 곤란한 경우
3. 항공기의 비행능력이 상실되어 불시착하였을 가능성이 있음을 나타내는 정보가 입수된 경우
4. 항공기가 불시착중이거나 불시착했다는 정보입수 및 확실한 경우(다만, 항공기 및 탑승자에게 중대하고 긴박한 위험에 있지 않으며, 긴급한 도움이 필요치 않다는 상당한 확신이 있는 경우에는 제외한다.)

DEVIATIONS(이탈)

1. 기상 또는 요란을 피하기 위하여 진로의 변경과 같은, 현재 허가로부터의 이탈.
2. 특별히 인가되고 조종사가 요구시, ATC는 해당 규정으로부터 이탈하도록 조종사에게 허가할 수 있다.

DIRECT : 두 항행안전시설, 지점, 위치 또는 항행안전시설 · 지점 · 위치가 조합된 직선 비행. 항공로의 이탈을 표현하기 위하여 조종사에 의하여 사용되는 경우, 직선로 부분을 지정하는 지점은 항공기가 레이더식별 하에 있지 않는 한, 필수보고지점이 된다.

DISCRETE CODE : ATCRBS(항공교통관제 레이더 비컨시스템)에 사용되는 선택가능한 4096 Mode 3/A 항공기 트랜스폰다 코드중 하나로 끝에 zero zero를 사용 한다.(즉, 개별코드 : 0010, 1201, 2317, 7777; 비개별코드 : 0100, 1200, 7700) 비개별코드는 일반적으로 개별코드를 장착하지 않는 레이더시설 및 비상(7700), VFR 항공기(1200) 등 과 같이 다른 목적을 위하여 유보되어 있다.

(참조) : radar

AIM

DISCRETE FREQUENCY : 동시에 특정 주파수를 운영하는 항공기의 수를 제한하여 주파수 혼잡을 줄이기 위하여 항공교통관제의 조종사-관제사 통신에 사용되는 무선 주파수 분리. 일반적으로 discrete frequency은 항공로/공항 항공교통관제시설 각 관제섹터(control sector)에 배정된다.

(참조) : control sector

DISPLACED THRESHOLD(이설활주로말단) : 활주로 시작점으로 설계된 것과 다른 활주로상 지점에 위치한 활주로 시단.

(참조) - radar

AIM

DISTANCE MEASURING EQUIPMENT(거리측정시설) : DME 항행안전시설로부터 항공기의 빔변거리로 해상마일(NM)로 측정하는데 사용되는 장비.(탑재 및 지상)

(참조) : TACAN

VORTAC

DISTRESS(조난) : 심각하거나 긴박한 위험 그리고 즉각적인 협조가 요구되는 상태.

DIVERSE VECTOR AREA : 레이더 조건하에서, 수립된 출발로가 장애물 회피를 위한 비행로로서 적합하지 않은 구역. 임의출발(diverse departure), 장애물 그리고 비행회피에 대하여 TERPS 기준에 따라 수립된 MVA/MIA 이하로 임의 레이더유도(random radar vector)가 출발 항공기에게 제공되는 지역.

DME FIX : 거리 및 방위 정보를 제공하는 항행안전시설을 참조하여 결정된 지리적 위치. 항행안전시설로부터 자방위로 레디얼, 방위 또는 진로(즉, 로칼라이저) 및 해상마일(NM)로 특정 거리를 정해준다.

(참조) : distance measuring equipment

fix

DME SEPARATION(DME 분리) : 거리측정시설(DME)를 참조하여 결정된 거리(NM)에 기초를 둔 항공기 간격.

(참조) : distance measuring equipment

DOWNBURST : 지상 또는 주위에 피해를 유발하는 강한 하강기류. 직풍이든지 굽은 바람이든지 피해성 바람은 높게 분출된다. 와류의 크기는 1/2마일 이하에서 10마일 이상까지 다양하다. 심한 와류는 종종 광범위하게 피해를 야기한다. 5분에서 30분까지 지속되며, 속도가 120노트까지도 이른다.

DOWNSTREAM CLEARANCE(다운스트림허가) : 현재 관제중인 항공기를 담당한 관제기관이 아닌 다른 관제기관에서 해당 항공기에 발부하는 허가.

DRAG CHUTE : 항공기 착륙 시 감속을 위하여 탑재한 낙하산장비.

DUE REGARD : 국가 항공기의 조종사가 모든 타 항공기로부터 자기 항공기를 분리시킬 책임을 보장하는 비행의 단계.

DVFR FLIGHT PLAN(방어 시계비행규칙 비행계획서) : 국가 보안상 필요한 공역내에서 운항예정인 VFR 항공기의 관제 및 위치, 식별을 위하여 제출된 비행계획서.

DYNAMIC : 조건을 충족시키기 위한 계속적인 검토, 평가 및 변경.

DYNAMIC RESTRICTIONS : 교통수요에서 예상하지 못한 변동을 감안한 운영을 위하여 “요구되는” 을 기준으로 하는 터미널시설에 의하여 부과되는 제한.



ELEVATION(표고) : 평균해면(MSL)으로부터 측정한 지표면 또는 지표면에 부착된 지점까지의 수직 거리

EMERGENCY(비상) : 조난 또는 긴급한 상황.

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER(비상위치지시용 무선표지설비) : 주파수 121.5 MHz 및 243.0 Mhz를 자체 동력으로 작동하는 항공기에 장착된 무선송신기. 이것은 초당 2-4회, 오디오 음을 발사함으로써 항공기 위치를 알리는 장치로서 사고가 발생하는 경우 인위적 조작 없이 작동하도록 설계되었다.

(참조) : FAR part 91

AIM

ENGINEERED PERFORMANCE STANDARD : 산술적으로 계산된 활주로 수용기준. EPS는 공항 운항기준, 운영절차, 활주로설계 및 특정 기상조건을 반영하고 각 공항에 대하여 개별적 기준에 의하여 계산된다. EPS는 종사자, 경험수준, 장비고장 및 AAR이 행하는 것 같이 수반되는 제한치를 고려하지는 않는다.

ENROUTE AIR TRAFFIC CONTROL SERVICES(항공로교통관제업무) : 일반적으로 ACC에 의하여 항공기가 출발공항과 목적공항 사이에서 운항하는 경우, 계기비행규칙 항공기에게 제공하는 항공교통관제업무. 장비, 수용량 및 관제사의 워크로드가 허락될 때, 특정 조연/보조 업무를 시계비행항공기에게 제공할 수 있다.

(참조) : NAS STAGE-A

air route traffic control center

AIM

ENROUTE DESCENT: 비행로를 따라 비행하는 항공로 순항고도로부터 강하.

ENROUTE FLIGHT ADVISORY SERVICE(항공로비행 조연업무) : 조종사의 요구에 의하여 비행형태, 비행로 및 고도와 관련한 적시의 기상정보를 제공하기 위하여 특별히 지정된 업무.

ENROUTE MINIMUM SAFE ALTITUDE WARNING(항공로 최저안전고도 경고) : 식별된 항공기가 사전에 결정된 최저 IFR 고도(MIA) 미만으로 내려가는 것이 컴퓨터에 의하여 예상 되거나 MIA 이하일 경우, 관제사에게 경고함으로써 관제사에게 도움을 주는 지역 관제소(ACC) 컴퓨터의 한 기능.

ENROUTE SPACING PROGRAM : 필요한 항적 공간을 이루기 위하여 해당 섹터를 협조하도록 설계된 프로그램.

ESTABLISHED : 비행로, 항공로구역, 고도, 기수상에 고정되거나 안정된 상태.

ESTIMATED ELAPSED TIME(예상소요시간)(ICAO) : 한 주요지점에서 다른 지점까지 진행하는데 필요한 예상시간.

(참조) : ICAO 용어, total estimated elapsed time

ESTIMATED OFF-BLOCK TIME ; EOBT(이동예정시간) : 항공기가 출발에 관련된 이동을 시작하게 될 예상 시간.

ESTIMATED TIME OF ARRIVAL(도착예정시간) : 계기비행 항공기의 경우 항행안전시설을 이용하여 설정된 계기접근 시작지점의 도착예정시간이며, 비행장에 항행안전시설이 없거나 시계비행항공기의 경우에는 비행장상공 도착예정시간.

ESTIMATED TIME ENROUTE : 출발지점에서 목적지(lift-off to touchdown)까지 예상 비행시간.

EXECUTE MISSED APPROACH : 계기접근을 실시하는 항공기에게 제공되는 지시로서, 실패접근지점까지 계속하여 비행하고 계기접근절차 지도의 실패접근 절차를 실행하는 것을 의미한다. 조종사는 실패접근을 할 때, 실패접근절차에 명시된 고도로 즉시 상승할 수 있다. 실패접근지점 도달 전에 어떠한 선회도 시작하여서는 안 되며, ASR 또는 PAR 접근을 하는 경우, “execute missed approach”의 지시를 받은 지체 없이 지정된 실패접근을 하여야 한다.

(참조) : AIM

EXPECT (Altitude) AT (Time) or (fix) : 양방향 통신이 두절될 경우 조종사에게 고도 제공 목적의 계기출발허가의 종류

(참조) : AIM

EXPECT APPROACH TIME(접근예정시간) : 도착항공기가 지연(delay)에 이어서 접근을 위하여 체공픽스를 떠날 것으로 항공교통관제기관이 예상하는 시간

(주기) : 체공픽스를 실제 떠나는 시간은 접근허가에 따라 달라짐.

EXPECT DEPARTURE CLEARANCE TIME(출발허가 예상시간) : 통제된 출발시간 계획에 따라 항공기에게 배정된 활주로 허가시간 및 EDCT와 같은 비행진행스트립에 명시된 활주로 허가시간.

EXPECT FURTHER CLEARANCE (Time) : 허가한계점 이후에 대한 허가발부를 조종사가 예상 할 수 있는 시간.

EXPECT FURTHER CLEARANCE VIA (Airways, Routes Or Fixes) : 제출한 비행계획서와 단거리허가한계점 이후 비행로가 부분적으로 상이한 경우, 조종사에게 예상되는 비행로를 통보하기 위하여 사용되는 용어.

EXPEDITE : 위험한 상황으로 악화를 방지하기 위하여 신속한 이행이 요구될 때 항공 교통관제사에 의하여 사용되는 경고



FAST FILE : 조종사가 전화를 통해 비행계획을 제출하는 시스템으로 비행계획은 녹음되며 해당 항공교통관제시설로 전송된다.

(참조) : AIM

FAST/TAI EAST/WEST/SOUTH/NORTH 주기장 항공기의 후방견인 허가시 항공기의 기수/후미방향을 명확하게 지정하고자 할 경우에 사용되는 계류장 관제용어

FAWP - (참조 : final approach waypoint)

FEATHERED PROPELLER : 날개의 앞전과 뒷전(leading and trailing edges)이 항력과 엔진의 회전을 멈추거나 최소화하기 위하여, 항공기의 비행로와 거의 평행하도록 회전하는 날개(blade)를 갖는 프로펠러. 일반적으로 고장으로 인한 왕복운동 또는 터보프롭 엔진의 정지를 나타내기 위하여 사용된다.

FEEDER FIX : 전이로의 시작점을 정하는 계기접근절차 지도에 명시된 지점.

FEEDER ROUTE : 항공로에서 첫 접근지점(IAF)까지 비행하는 항공기를 위하여 비행로를 지정하기 위하여 계기접근절차 도면에 명시된 노선.

(참조) : instrument approach procedure

FERRY FLIGHT - 아래 목적을 위한 비행.

1. 항공기가 기지로 귀환.
2. 한 위치에서 다른 위치로 항공기를 이동 .
3. 정비기지로/까지 항공기 이동할 경우 - 어떠한 조건하에서 ferry flight은 특별비행 허가의 조건으로 수행될 수 있다.

FILED : 일반적으로 항공교통관제기관에 제출된 비행계획을 의미하는, 비행계획서와 관련하여 사용된다.

FILED ENROUTE DELAY : 특별 비행계획 제출과 취급 기술을 요하는, 비행로를 따라 수립된 지점/지역에서 다음의 기 계획된 지연중의 하나.

1. 터미널지역 지연. 터미널구역 내에서 touch and go, low approach 또는 기타 터미널 구역 활동을 위한 지연.
2. 특별 사용 구역 지연. 군 작전지역, 제한지역, 경보지역 또는 ATC 지정구역내의 지연.
3. 공중급유 지연. 공중급유 트랙 또는 Anchor내의 지연.

FILED FLIGHT PLAN(제출된 비행계획) : 후속 변경 또는 허가 없이 조종사 또는 지정된 대리인에 의하여 ATC 기관에 제출된 비행계획서.

FINAL : 일반적으로 항공기가 최종접근로 상에 있거나 착륙지역과 일직선으로 정대하였다는 의미로 사용된다.

(참조) : final approach course

final approach-IFR

segment of an instrument approach procedure

FINAL APPROACH(최종접근) : 정해진 최종접근픽스에서 시작되는 계기접근절차의 한 부분 또는 정해져 있지 않을 경우 픽스 또는 지점.

1. 최후의 절차선회, Base turn 또는 Base track 차의 내향선회의 끝
2. 접근절차에 명시된 최종진로진입지점에서 시작되어,
가. 착륙이 가능하거나, 또는

나. 실패접근절차가 시작되는, 비행장 주위의 지점에서 끝나는 계기접근절차의 한 부분

FINAL APPROACH COURSE(최종접근진로) : 거리와는 상관없이 활주로 또는 활주로 연장중심선까지 계기접근절차의 방위/레디얼/트랙.

FINAL APPROACH FIX(최종접근픽스) : 공항으로의 최종접근(IFR)이 수행되고 최종접근 단계의 시작을 나타내는 픽스. 동픽스는 비정밀접근에 대하여는 Maltese Cross symbol, 정밀접근에 대하여는 bolt symbol에 의한 항공정보간행물에 명시된다. 또는 ATC가 설정된 활공각/활공로 교차고도보다 낮을 경우, 활공로/활공각의 실제지점이다.

(참조) : final approach point

glideslope intercept altitude

segment of an instrument approach procedure

FINAL APPROACH-IFR(최종접근-계기비행규칙) : 최종계기접근 진로 상에서 공항으로 입항하는 항공기의 비행로, 최종접근픽스/지점에서 시작 및 공항으로의 연장 또는 선회 접근 기동지점 또는 실패접근이 실행되는 지점.

(참조) : segment of an instrument approach procedure

final approach fix

final approach course

final approach point

ICAO final approach

FINAL APPROACH POINT : 최종접근픽스가 명시되지 않은 비정밀접근에서만 적용하는 지점으로 절차선회로부터 최종접근진로상으로 항공기 진입로가 설정된 곳 및 최종접근 강하가 시작되는 지점. 최종접근지점은 최종접근픽스(FAF)로 이용할 수 있으며, 최종접근 구역의 시작점으로 할 수 있다.

(참조) : final approach fix

segment of an instrument approach procedure

FINAL APPROACH SEGMENT[ICAO-최종접근구역] : 착륙을 위한 조정 및 강하가 이루어지는 계기접근절차의 부분.

FINAL CONTROLLER(최종접근관제사) : 레이더장비를 활용하여 PAR 및 ASR 접근 시 정보 및 최종접근가이드를 제공하는 관제사.

(참조) : radar approach

FINAL MONITOR AID : 정밀활주로감시시스템(PRM)에서 사용되는 하드웨어/소프트웨어의 관제사 경보 시스템을 장착한 고해상도 전시기. 이 전시기는 타깃예측 제공하는 경고 알고리즘, 항적이 진입하거나 NTZ를 진입이 예상 될 때, 색상 변경 경보, 항공기 응답기 고장이 발생하는 경우에 대비하여 색상변경경보, 합성음성 경보, 디지털 지도제작 및 정밀 활주로 감시 시스템의 기능들을 포함하고 있다.

(참조) : radar approach

FINAL MONITOR CONTROLLER(최종 감시관제사) : 동시 평행/근접 ILS 접근중인 항공기의 비행로에 대한 레이더감시를 위하여 지정된 항공교통관제사. 각 활주로는 동시 평행 및 근접 평행 ILS 접근시 최종 감시 관제사에게 배정된다. 최종감시관제사는 연속적으로 근접/평행 ILS 접근시 PRM를 활용해야 한다.

FIX (픽스) : 지면에 대한 시각 참조, 하나 이상의 무선 항행안전시설참조, 천체항법 또는 다른 항법장치에 의하여 결정된 지리학적 위치.

FIX BALANCING : 항공기의 지연 또는 관제사 업무량을 줄이기 위하여 몇몇 유용한 도착 픽스에 항공기를 균등하게 할당하는 방법.

FLAG : 아래 사항을 나타내는 탑재 항법 및 비행계기에 통합된 경고장치.

1. 계기가 작동되지 않거나 그밖에 안전하게 운영되지 않을 경우.
2. 수신신호의 강도 및 질이 허용치 미만으로 떨어질 경우.

FLAMEOUT(엔진정지) : 엔진출력이 떨어져 발생한 비상상태.

FLAMEOUT PATTERN : 엔진출력이나 조작의 불능 또는 불능의 예상을 겪고 있는 단발엔진 군용기에 의하여 일반적으로 수행되는 접근. 표준원형장주는 비교적 높은 고도에서 시작되고(“high key”), 높고 넓은 지속적인 180도 선회가 이어지며(“ow key”), 계속적인 180도 최종선회로 이어진다. 표준 직진입장주는 활주로로 높은 강하율로 직진입접근을 수반하는 지점에서 시작된다. 엔진정지 접근은 조종사에 의하여 요구된 접근형태로 종료된다.

FLIGHT CREW MEMBER(운항승무원) : 비행근무시간(flight duty period)동안 항공기 운항에 필수적인 임무를 수행하기 위한 책임이 부여된 자격을 갖춘 승무원(조종사, 항공기관사, 항공사)

FLIGHT CHECK : 항행안전시설과 비행절차의 비행점검/검증하는 항공기가 사용하는 호출부호 접두어. “flight check 320 recored”는 자동화된 비행점검이 터미널구역내에서 진행중인 것을 나타낸다. “recorded”라는 접미어가 붙을 수 있다.

(참조) : flight inspection

AIM

FLIGHT INFORMATION CENTER(비행정보센터) : 비행정보업무 및 경보업무를 제공하기 위하여 설치된 항공교통업무기관

FLIGHT INFORMATION REGION(비행정보구역) : 비행정보업무 및 경고업무가 아래와 같이 제공되는 한정된 구역.

1. 비행정보업무 : 비행의 안전하고 능률적인 수행을 위하여 유용한 조언 및 정보를 제공하는 업무.
2. 경보업무 : 수색·구조업무, 필요한 것으로 여겨지는 항공기를 해당 기구에게 통보 및 필요시 동 기구를 협조하는 업무.

FLIGHT INFORMATION SERVICE(비행정보업무) : 안전하고 효율적인 비행에 유용한 조언 및 정보를 제공할 목적으로 수행하는 업무

FLIGHT INSPECTION(비행점검) : 설정된 허용오차를 충족하는지를 결정하기 위하여 항행안전시설에 대한 비행 중 평가 및 점검.

(참조) : navigational AID

flight check

FLIGHT LEVEL(비행고도) : 수은 29.92 인치의 기준점을 참조하여 공기압을 비교한 100피트 단위로 3개 숫자로 나타낸 고도. 100피트 단위로 명시된다. FL 250은 25,000 피트의 기압지시 고도를 나타낸다. FL 255는 25,500피트를 지시한다.

(참조) : ICAO flight level

FLIGHT LEVEL(비행고도)[ICAO] : 특정한 기압(1013.2 hpa)을 기준하여 특정한 기압 간격으로 분리된 일정기압면

1. QNH 고도계수정치로 수정할 경우, 해발고도를 나타냄.
2. QFE 고도계수정치로 수정할 경우, QFE 기준면으로부터의 높이를 나타냄.
3. 기압 1013.2 hpa로 수정할 경우, 비행고도 (Flight level)를 나타냄.

(주기) : 위에서 사용한 ‘height’ , ‘altitude’ 는 기하학적 고도 및 높이라기 보다는 고도를 나타낸다.

FLIGHT LINE : 민 사진촬영 항공기의 사전 결정된 고도·진로에 따른 정밀한 이동을 표현하는데 사용되는 용어.

FLIGHT MANAGEMENT SYSTEMS : 자료 로더(data loader)로 시스템에 입력되고 프로그램된 허용 비행로에 대한 거대한 데이터베이스를 이용하는 컴퓨터 시스템. 시스템은 항행안전시설 관련 위치정확성에 대하여 지속적으로 새로운 정보를 갱신한다. 프로그램 및 관련된 데이터베이스는 정보갱신동안 가장 적절한 시설이 자동적으로 선택되도록 한다.

FLIGHT MANAGEMENT SYSTEMS PROCEDURE(FMS 절차) : 빗금(/) E 또는 빗금(/) F 장비 접미어의 항공기에 의하여 사용되도록 개발된 출발, 도착 또는 접근절차.

FLIGHT PATH : 항공기가 비행중이거나 비행할 예정인 line, 진로, track.

(참조) : track

course

FLIGHT PLAN(비행계획서) : 계획된 비행 또는 비行的 일부분을 위하여 항공교통업무 기관에 제출하는 일정한 정보

(참조) : fast file

filed

FLIGHT RECORDER(비행기록계) : 비행중 항공기의 성능 또는 비행중 조우되는 상황에 관한 정보를 기록하는 계기 또는 기기에 적용하는 일반적인 용어. 비행기록계는 항공기 속도, 외부 대기온도, 수직가속, 엔진회전수(RPM), 기내 기압, 비행 시 기타 다양한 기록을 할 수 있다.

(참조) : ICAO flight recorder

FLIGHT STATUS(비행상태) : 항공교통업무기관에 의한 특별취급의 필요성 여부를 표시하는 것.

FLIGHT VISIBILITY(비행시정) : 비행중인 항공기 조종실로부터의 시정

FLIGHT SERVICE STATION : 조종사브리핑, 항공로 통신 및 시계비행 항공기 수색 및 구조업무, 비상상황에 있는 항공기 및 실종항공기 협조, 항공교통관제허가 전달, 항공

고시보(NOTAM) 발송, 항공기상 및 NAS 정보 발송, 계기비행(IFR) 비행계획서의 접수 및 발송 그리고 항법시설의 감시를 제공하는 항공교통시설. 덧붙여, 선택된 위치에서, FSS는 항공로비행 조업업무(비행감시), 기상관측 취합, 공항조업을 발부 및 국제선 출·입국 절차를 조업한다.

(참조) : AIM

FLIGHT STANDARDS DISTRICT OFFICE : 수송 및 일반 항공기의 승인 및 운항에 관계된 일반공무와 일반 항공산업에 종사하는 비행기준요원이 배치되고 지정된 지리학적 지역을 관할하는 FAA 분야의 사무소. 주요 활동은 운영상 안전, 항공종사자 및 항공기의 분류, 사고 예방, 검사, 실행 등을 포함한다.

FLIGHT TEST(비행시험) : 아래의 목적으로 하는 비행.

1. 항공기 또는 운영/비행중인 항공기의 특성 조사.
2. 조종사에게 자격증을 주거나 자격기준의 적용평가.

FLOW CONTROL(흐름관리) : 구역의 가장 효율적인 활용을 위하여 관할 구역, 관할 비행로 또는 비행장 경계의 교통흐름을 조정하기 위하여 계획된 방법.

(참조) : quota flow control

공항/시설 내규

FLY-BY WAYPOINT : 오버슈트(overshoot)을 회피하기 위하여 예상선회의 사용이 요구되는 fly-by waypoint.

FLY HEADING (DEGREES) : 지시한 자침기수방향으로 조종사에게 선회 후 비행하도록 조종사에게 지시할 때 사용되는 용어로서 조종사는 항공교통관제사가 별도로 지시를 발부하지 아니한 경우, 관제사가 지시한 방향으로부터 가까운 방향으로 선회하여야 한다.

FLY-OVER WAYPOINT : 이 지점까지 예상선회가 금지되며 통과 후 다음 비행구역으로의 진입 기동이 허용된다.

FOLLOW (description) : 운항중인 항공기에 대한 진행순서 배정을 목적으로 이동경로 상에 앞서 진행 중인 항공기를 뒤따를 것을 지시하고자 할 때에 사용되는 관제용어(앞선 항공기의 진행상황을 설명)

FORECAST(기상예보) : 특정 시간 또는 기간 및 특정한 지역 또는 구역에 예상되는 기상예보

FORMATION FLIGHT(편대비행) : 조종사 간 사전 조정으로, 항행 및 위치보고를 고려하여 단일 항공기로 운영되는 하나 이상의 항공기. 편대책임 기장과 각 기장이 항공기 간의 분리책임을 진다.

1. 표준편대는 종적 및 횡적으로 1마일 그리고 편대기로부터 100피트 수직범위의 근접이 각 기장에 의하여 유지된다.
2. 비표준 편대는 아래 조건하에서 운영된다.
 - 가. 편대 책임기장이 요구 및 항공교통관제기관이 표준 편대 규모 외에 인가한 경우.
 - 나. 허가된 고도유보(ALTRV)내 또는 합의서에 의거 운항하는 경우.
 - 다. 비행이 특별 임무를 위하여 설계된 구역내에서 수행될 경우.

(참조) : altitude reservation

FAR part 91

FRICTION MEASUREMENT(마찰 측정) : AC 150/5320-12(측정치, 구조, skid 저항 공향포장 표면) 포함된 설명서, 절차 및 계획표에 따라서 연속적으로 수면 마찰측정장비를 사용하여 활주로 포장표면의 마찰특성의 측정.

FUEL DUMPING(연료 투하) : 사용할 수 있는 연료의 공중 투하. 연료 탱크를 버리는 것은 제외된다.

(참조) : jettisoning of external

FUEL REMAINING(잔여 연료) : 실제 연료 고갈 때까지 탑재 잔여연료에 관련하여 조종사 또는 관제사가 사용하는 용어. 조종사는 잔여 연료로 계속 비행할 수 있는 시간을 통보한다. 연료계기 오차를 고려 하여야한다.

FUEL SIPHONING(연료 유출) : 연료의 의도되지 않은 유출.



GATE HOLD PROCEDURE(계류장대기절차) : 공항에서 출발 지연이 과도하거나 15분 이상 예상 될 때마다 계류장 또는 다른 지상 위치에서 항공기를 대기시키기 위한 절차이다. 출발 순서는 흐름관리 제한에 따라서 수정되지 않는 경우, 호출순서에 따라서 정해진다. 조종사는 엔진시동/유도조언 또는 지연이 변경되는 경우, 새로 계획된 출발/유도 시간을 지정받기 위하여 지상관제 및 허가중계주파수를 청취하여야 한다.

(참조) : flow control

GENERAL AVIATION [일반 항공] : 임금과 고용 목적의 정기 및 부정기 항공 운송업 이외의 모든 민간 항공 운영을 말한다.

GEO MAP : ASR-9 레이더시스템과 관련하여 작성된 디지털지도이다.

GIVE WAY(description) : 운항중인 항공기로 하여금 타 항공기에게 진행우선권을 양보하도록 지시하고자 할 경우에 사용되는 관제용어(타 항공기의 진행상황을 설명)

GLIDESLOPE : 접근 및 착륙 중 항공기에게 수직 유도를 제공한다. glideslop/glidepath는 다음 각호의 사항에 근거한다.

1. 탑재계기를 참조하여 수직유도를 제공하는 신호를 방출하는 전자적 구성 요소.
2. VFR 접근 또는 계기접근의 시각접근 및 착륙을 위하여 수직 안내를 제공하는 VASI/PAPI와 같은 시각보조물.
3. 정밀접근레이더(PAR). 항공교통관제기관이 PAR 접근중인 항공기에게 강하단면과 관련하여 동 항공기의 위치를 알리기 위하여 사용.

(참조) : ICAO GLIDEPATH

GLIDEPATH : 최종접근중인 항공기의 수직 안내를 위하여 만들어진 강하단면.

GLIDESLOPE INTERCEPT ALTITUDE(활공로 회류고도) : 정밀접근시 glideslop/glidepath에 교차하기 위한 최저 고도를 말하며, 관할구역 도면상에 번개모양의 부호로 표시되고, glideslop/glidepath와 발간된 회류고도의 교차점은 정밀 최종접근픽스가 된다. 하지만 관제사가 더 낮은 고도를 지시한 경우 그에 따른 보다 낮은 진입 위치가 당시의 최종접근픽스가 된다.

(참조) : final approach fix

significants of instrument approach procedure

GLOBAL POSITION SYSTEM(위성위치식별시스템) : 인공위성을 이용한 위성항행시스템. 이 시스템은 적절히 장비를 갖춘 무한대 사용자들에게 연속적으로 광범위하고 정밀한 위치, 속도, 시간을 제공한다. 또한 기상변화에 상관없이, 범 세계적인 공통의 참조망을 구축하고 있다. GPS개념은 송신위성으로부터 사용자까지의 시간과 거리에 대하여 시스템내 각 위성의 정확하고 연속적인 공간 위치 인식에 근거하고 있다. GPS수신기는 위성으로부터의 관련 신호를 자동으로 선택하여 이것이 3차원의 위치, 속도, 시간으로 보이게 하고 변환시킨다. 민간 이용자를 위한 시스템 정확도는 통상 수평으로 100M이다.

GO AHEAD : 통신을 계속하십시오. 기타 다른 목적으로 사용하여서는 안 된다.

GO AROUND : 조종사에게 착륙을 위한 접근 포기 지시이며, 추가적인 지시가 따를 수 있다. 관제 기관의 별도 지시가 없는 경우, 시계비행(VFR) 항공기 또는 비주얼접근을 하는 항공기는 교통장주 고도로 상승 중, 활주로 상공을 통과하여야 하며, CROSSWIND LEG를 경유해서 교통장주로 진입하여야 한다. 계기접근을 하는 계기비행(IFR)항공기 조종사는 발간된 실패접근을 하거나 관제기관의 지시를 따라야 한다. : 예를 들면, “Go around” (요구시 추가적인 지시)

(참조) : low approach

missed approach

GROUND CLUTTER : 레이더 영향권 내에서 레이더 반사를 감소시킬 수 있는 지면 반사에 의하여 레이더 화면상에 생성된 형상. 이동중인 타깃만 레이더 전시기에 나타나게 하는 레이더 장치인 이동타깃지시기(MTI)를 사용해서 그 영향을 최소화할 수 있다.

GROUND CONTROLLED APPROACH(지상접근관제) : 관제사가 무선으로 조종사에게 지시를 보내는 방식으로 지상에서 운영되는 레이더접근시스템이다. 접근업무 수행에는 감시레이더(ASR) 단독 또는 감시레이더(ASR)와 정밀접근레이더(PAR) 모두 사용할 수 있다. GCA 시설로 보낼 때를 제외하고 조종사가 “GCA” 용어 사용을 지양하여야 한다. 조종사는 정밀레이더접근이 요구되는 경우, PAR 접근을 별도로 요구하고, 비정밀레이더 접근이 요구되는 경우에는 “ASR” 또는 “surveillance” 접근을 요구하여야 한다.

(참조) : RADAR approach

GROUND DELAY(지상지연) : 항공교통관제 요인에 의한 과다한 지연을 말하며, 출발 전에 발생하는 것으로, 일반적으로 CDT 프로그램과 연관이 있다.

GROUND EFFECT(지표면효과) : 회전익항공기나 수직 이·착륙기가 지면 근처를 운항할 때, 회전익의 공기흐름에 대한 지표면의 간섭으로 인해 발생하는 상승효과

(주기) : 대부분의 회전익항공기에서 회전익 효율은 회전날개 직경의 높이에 대한 지면효과로 증가 한다

GROUND SPEED(대지속도) : 지표와 관련한 항공기 속도를 말한다.

GROUND STOP : 일반적으로, 최종 이용 방법으로 터미널시설이 추후 통보가 있을 때까지 항공교통센터(ACC) 구역으로 진입하고자 하는 어떠한 출발도 허용하지 않을 때, 지시하는 것이다.

GROUND-TO-AIR COMMUNICATION(지대공통신) : 지상의 무선국 또는 지역국에서 항공기에 송신하는 일방향 통신

GROUND VISIBILITY(지상시정 : 기상관측자 또는 자동시스템에 의하여 보고 되는 비행장 시정



HANDOFF(관제이양) : 항공기가 인수관제사의 공역으로 진입하고, 무선교신이 이양될 경우 이양 관제사로부터 인수관제사에게 항공기의 레이더식별을 이양하기 위하여 취하는 조치.

HAVE NUMBERS : 조종사가 사용 활주로, 바람, 그리고 고도계수정치 정보만을 수신했다는 것을 항공교통관제기관에 알리기 위하여 사용하는 용어.

HAZARDOUS INFLIGHT WEATHER ADVISORY SERVICE(비행중 악기상 조언업무) : 비행중 악기상 조언업무 방송 지역에서 VOR 송신국을 통해 비행중인 조종사에게 방송되는 지속적으로 녹음된 비행중 악기상 예보를 말한다.

HAZARDOUS WEATHER INFORMATION(악기상정보) : SIGMET/WS, convective SIGMET/

WST, urgent PIREP/UUA(Urgent Pilot Weather Reports), CWA, AIRMET/WA 등을 말하며, 기타 급속히 발달하고 세력이 증가하는 독립된 폭풍 또는 심각할 정도로 넓게 펼쳐져 있는 악시정 또는 실링과 같은 기상이 현재 발효 중인 악기상조언에 포함되지 않은 경우, 이를 포함한다.

HEADING(기수방향) : 통상 북쪽(진북, 자북, compass, grid North)을 기준한 각도로 나타내는 항공기의 세로방향

HEIGHT(높이) : 특정한 기준으로부터 일정한 고도, 지점 또는 지점으로 간주되는 물체까지의 수직거리를 말한다.

HEIGHT ABOVE AIRPORT(HAA) : 발간된 공항표고 상공의 최저강하고도로 선회접근 최저치 설정에 사용된다.

(참조) : MDA

HEIGHT ABOVE LANDING : 지정된 헬리콥터 착륙지역 상공의 높이를 말하며 헬리콥터 계기접근절차에 이용된다.

(참조) : FAR part 97

HEIGHT ABOVE TOUCHDOWN(HAT) : 접지구역(활주로 첫 3000피트 지점까지)에서 가장 높은 활주로 표고 상공의 결심고도 또는 최저강하고도의 높이를 말한다. HAT는 모든 직진입 착륙최저치와 연계되어 계기접근절차 도면에 표시된다.

(참조) : DH

MDA

HELICOPTER(헬리콥터)(ICAO) : 주로 공기의 반작용에 의하여 비행하며, 실질적으로 수직축에 붙은 하나 이상의 동력구동 회전익이 부양 작용을 하는 항공기.

HELIPAD(헬리패드) : 작게 지정된 구역으로서, 주로 헬기장, 이착륙 지역, 계류장, 이동구역 표면에 마련되어 헬리콥터의 이착륙 또는 주기목적으로 사용한다.

HELIPORT(헬리포트) : 육상, 수상, 또는 구조물로 된 헬리콥터의 이착륙에 사용하거나

사용 의도를 가진 지역을 말하며 건물 또는 시설물이 있을 경우, 이것을 포함한다.

HELIPORT REFERENCE POINT(HRP) : 헬기장의 중심 지점을 말한다.

HERTZ : 전자파동의 초당 진동수에 해당하는 주파수의 단위기준이다. 킬로헤르츠(KHZ)는 초당 천회의 진동수를 가진 주파수이고, 메가헤르츠(MHz)는 초당 일백만 회의 순환주기를 가진 주파수를 말한다.

HF - (참조 : high frequency)

HIGH FREQUENCY(단파) : 3 ~ 30 MHz사이의 주파수대.

(High Frequency Communication를 볼 것)

HIGH FREQUENCY COMMUNICATION(단파통신) : 장거리 운항에 사용되는 3 ~ 30 MHz사이의 무선 주파수(HF)에 의한 음성공지통신

HIGH SPEED TAXIWAY(고속이탈유도로) : 활주로 중심선에서부터 유도로 중심지점까지 항공기의 경로를 표시하기 위한 등화와 표식시설을 갖추고, 항공기가 고속(60Knots)으로 주행할 수 있도록 설계되어진 장반경의 유도도로로 이것은 장반경 출구 또는 선회개방 유도라고도 부른다. 고속이탈 유도로는 항공기가 착륙 후 활주로 개방을 신속하게 할 수 있도록 설계되며, 활주로 점유 시간을 단축시킬 수 있다.

HIWAS BROADCAST AREA : 악기상 조연방송을 위하여 FSS에 배정된 책임지역을 말하며, 하나 이상의 HIWAS 송출국을 포함하고 있다.

HIWAS OUTLET AREA : HIWAS 송출국 지역으로 150NM범위이며, 필요에 따라 범위가 확장된다.

HOLD (descriptions) : 운항중인 항공기 또는 주기장에서 후방견인을 요청하는 항공기로 하여금 대기를 지시하고자 할 경우에 사용되는 계류장관제용어(적절한 사유를 제공)

HOLD PROCEDURE(체공절차) : 항공기가 지정된 공역내에서 항공교통관제허가를 기다리는 동안 따라야 하는 예상된 비행절차를 말한다. 또한 지상운행 중에 있는 항공기가 관제허가를 기다리는 동안 지정된 지역 또는 지정된 지점 내에서 대기할 때 사용된다.

HOLD-SHORT POINT : 활주로상에 있는 지점으로 LASHO 허가를 받은 착륙항공기는 이 지점을 지나 계속 진행할 수 없다. 이 지점은 교차하는 활주로, 유도로, 예정된 지점 또는 접근/출발 비행로 전에 위치할 수 있다.

HOLDING FIX(체공픽스) : 체공 중 항공기의 위치 설정 및 유지를 위한 참조점으로 사용되는 지점으로 지상의 항행안전시설 또는 시각참조물에 의하여 조종사에게 식별 가능한 특정지점.

HOLDING POINT(ICA0) : 시각 또는 기타 다른 방법에 의하여서 식별이 되고, 비행중에 있는 항공기 위치 부근에서 항공교통관제 허가에 따라서 유지되는 일정한 장소를 말한다.

HOLD FOR RELEASE : 항공교통관제시설에서 사용하며 기상, 교통량과 같은 교통운용상 항공기를 지연시키기 위한 것이다. 출발을 위한 대기지시(출발지연 정보를 포함해서)는 조종사 또는 관제사 (직접 또는 중계를 통해)에게 이들이 접수한 출발허가시간 또는 추가 지시까지 계기비행(IFR) 출발허가가 적절치 않음을 통보하기 위하여 사용한다.

HOLD-SHORT POSITION MARKING(근접대기 위치표시) : 페인트로 도색한 활주로 표식으로 모든 LAHSO 활주로의 Hold-short Point에 표시되어 있다.

HOLD-SHORT POSITION LIGHTS(근접대기 위치등) : Hold-short Point에 설치된 흰색 점멸등.

HOLD-SHORT SIGNS : Hold-short Point을 따라 나란히 설치된 적백색의 대기지점 표시

HOMING : 바람보정 없이, 0° 의 방위각으로 항공기 기수를 조정하여 항행안전시설을 향해 행하는 비행

HOMING[ICAO] : 한 무선국이 방향 탐지장비를 사용하여 전파를 발사하는 다른 무선국으로 진행하는 절차로, 적어도 하나는 이동국이고, 이동국이 다른 무선국을 향해 계속해서 진행하는 방식

HOVER CHECK : 헬리콥터/VTOL항공기가 공중활주, 또는 이륙전에 성능/출력 점검을 수행하기 위하여 안정된 공중부양을 요구하는 경우를 말하며, 공중 체공고도는 점검 목적에 따라 다양하다.

HOVER TAXI : 헬리콥터/VTOL항공기가 지표면위를 대략 20KT미만의 속도로 공중 활주하는 이동을 말한다. 실제 고도는 다양하며, 어떤 헬리콥터는 지표면효과에 의한 요란을 감소시킬 목적으로 또는 화물에 닿기 위하여 지면고도 25피트(AGL) 이상을 요구하기도 한다.

HOW DO YOU HEAR ME? - 송신 감도 또는 송신이 얼마나 잘 수신되는 지를 측정하기 위한 질문

HUMAN FACTORS PRINCIPLES : 항공설계, 자격, 훈련, 운영 및 유지관리에 적용되고, 인간의 능력에 대한 적절한 이해를 바탕으로 다른 시스템 요소와의 안전한 상호교환을 이룰 수 있는 원칙

HUMAN PERFORMANCE(인적수행능력) : 항공운영상의 안전과 효율성에 영향을 주는 인간의 능력 및 한계



IAF - (참조 : initial approach fix)

IAP - (참조 : instrument approach procedure)

ICAO - (참조 : international civil aviation organization)

ICAO(국제민간항공기구) : (참조 : international civil aviation organization)

ICING(착빙) : 항공기 동체에 발생하는 결빙현상.

1. 착빙의 종류

가. Rime Ice - 거칠고, 우유빛을 내며, 불투명한 얼음으로 작은 과냉각 물방울이 순간적으로 얼어서 형성된다.

나. Clear Ice - 반짝이며, 맑고, 투명한 얼음으로 비교적 서서히 얼거나 큰 물방울에 의하여 만들어진다.

다. Mixed - 맑은착빙 및 거친착빙의 혼합물.

2. 착빙의 강도

가. Trace - 결빙이 감지되는 상태. 결빙율이 승화율보다 약간 크다. 결빙 시간이 (1시간 이상)지속되지 않으며 제빙/방빙 장비를 사용하지 않는다.

나. Light - 만약 이런 상황에서 (1시간 이상)비행을 지속했을 경우에 결빙율이 문제를 야기 할 수 있다. 결빙의 제거 또는 방지하기 위하여 제빙/방빙 장비를 간헐적으로 사용한다. 제빙/방빙 장비가 사용되는 경우 문제가 되지 않는다.

다. Moderate - 결빙율이 짧은 시간이나마 잠재적 위험을 초래하며 제빙/방빙 장비 사용 또는 비행로 변경이 필요하다.

라. Severe - 결빙율이 방빙/제빙 장비로도 위험을 줄이거나 통제할 수 없을 정도이며, 즉각적인 비행로 변경이 필요하다.

IDENT(식별) : 조종사에게 항공기 식별장치의 작동을 요청하는 것이며, 관제사의 항공기 식별 확인 또는 항공기식별을 돕는다.

(참조) : AIM

IDENT FEATURE : 항공교통관제 레이더비컨시스템(ATCRBS)장비 상 나타나는 기술적인 현상으로서, 다른 비컨타겟으로부터 하나의 전시 비컨타겟을 즉시 구별하기 위하여 사용된다.

(참조) : IDENT

IF - (참조 : intermediate fix)

IF NO TRANSMISSION RECEIVED FOR (TIME) : 레이더접근 시 통신두절을 대비하여 조종사가 따라야 할 절차를 사전에 알려주는 용어

(참조) : lost communications

IFR - 계기비행규칙을 나타내는 약어(참조 : instrument flight rules)

IFR AIRCRAFT(계기비행 항공기) : 계기비행규칙에 따라서 비행하는 항공기.

IFR CONDITIONS : 기상조건이 시계비행규칙 최저치 미만의 기상 상태.

(참조) : instrument meteorological condition

IFR FLIGHT - 계기비행규칙에 따라 행하는 비행(참조 : IFR aircraft)

IFR MILITARY TRAINING ROUTES(IFR 군훈련 비행로) (IR) : 국방부에서 저고도 항법 훈련을 수행할 목적으로 계기비행과 시계비행 모든 기상 조건에서 평균해면고도 10,000피트 미만에서 250KT(IAS)를 넘는 속도로 사용하는 비행로를 말한다.

IFR TAKEOFF MINIMUMS AND DEPARTURE PROCEDURES(계기비행 이륙최저치 및 출발절차) : 일부 공항에는 장애물 또는 기타 요인들로 인해서 비표준 이륙최저치, 이륙절차 수립이 요구되며, 둘 모두 조종사로 하여금 장애물을 회피하면서 최저항공로 고도까지 상승할 수 있도록 수립되어야 한다. 공항은 AIP/FLIP 계기접근도면(IAP's)에 “IFR 이륙최저치와 출발절차”라는 제목 하에 수록되어 있다. AIP/FLIP IAP 도면 범례에는 조종사에게 비표준 이륙최저치와 출발절차를 경고하기 위하여 사용된 부호들에 대한 설명이 있다. 여기에 수록된 공항 또는 출발절차, SID's 또는 이용 가능한 항공교통 관제(ATC) 시설이 없는 기타 공항으로부터 계기비행으로 출발할 경우, 조종사는 어떠한 출발 제한사항에 대하여든 항공교통관제시설에 조언하여야 한다. 관제사는 조종사에게 자신에게 맞는 출발방향, 선회 또는 이륙 후 기수를 결정했는지 질문할 수 있다. 조종사는 출발절차에 익숙해야 하고 자신의 항공기가 특정한 어떤 명시된 상승률을 충족하거나 초과하는지 확인하여야 한다.

IF/ IAWP(중간픽스/첫 접근진로지점) : T자 접근의 최종접근진로가 T자의 가로대와 만나는 곳에 위치한다. 이 지점은 (TAA와 관련해서) 특정 방향에서 공항으로 접근할 경우에는 IAWP로, 그리고 다른 IAWP로부터 접근을 시작하는 경우에는 IFWP로 사용하기 위하여 표시된다.

IFWP : 중간지점 웨이포인트(waypoint)

ILS PRM 접근 : 활주로 중심선 간격이 4,300피트 미만으로 분리되고 동시에 독립 ILS접근을 가능하게 하는 정밀 활주로감시시스템(PRM)이 설치된 평행 활주로에서 수행하는 ILS 접근을 말한다.

IM - (참조 : inner marker)

IMC - 계기비행기상상태를 나타내는 약어

(참조 : instrument meteorological condition)

IMMEDIATELY : 항공교통관제 또는 조종사가 쓰는 용어로 급박한 위험을 피하기 위한 조치가 요구될 때 사용한다.

INCERFA (Uncertainty Phase) : 항공기 및 탑승자의 안전이 불확실한 상황.

INCIDENT : 항공사고(Accident) 이외에 항공안전에 영향을 줄 수 있었거나 주는 항공기의 운영과 관련된 준사건

(주기) : 항공사고예방을 위하여 ICAO에서 관심을 가지는 사건(Incident)의 종류는 ICAO 사고/준사고보고 메뉴얼(Doc 9156) 참조

INDEPENDENT PARALLEL APPROACH : 확장된 인접 활주로 중심선상의 항공기 간 레이더 최소분리기준을 규정하지 않은 평행 또는 평행활주로의 동시 접근

INDEPENDENT PARALLEL DEPARTURE : 평행 또는 거의 평행한 계기 활주로에서의 동시 이륙

INERTIAL NAVIGATION SYSTEM(관성항법 시스템) : 자체 항행설비를 갖춘 RNAV시스템이다.

(참조) : RNAV

INFORMATION REQUEST(정보요구) : FSS의 VFR 미도착 항공기와 관련한 정보 요청이다.

INITIAL APPROACH FIX(첫 접근 픽스) : 계기접근절차 도면상에서 첫 접근 부분의 시작지점으로 표시된 픽스를 말한다.

(참조) : FIX

SEGMENT OF AN INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE

INITIAL APPROACH SEGMENT - (참조 : segment of an instrument approach procedure)

INITIAL APPROACH SEGMENT(첫 접근구역) : 계기접근 절차상에서 첫접근 픽스와 중간접근 픽스 또는, 적용된다면, 최종접근픽스/지점 사이의 부분을 말한다.

INNER MARKER(내측마커) : MM과 ILS 활주로의 시단(threshold) 사이에 위치한, ILS(CAT II) 정밀 접근과 관련되어 사용되는 마커비컨으로, 초당 6개의 부호를 방사형태로 발산하며 조종사에게 시청각으로 지정된 결심고도(일반적으로 ILS CAT II에서 접지구역 표고상의 100피트)에 위치함을 나타낸다. 또한 CAT III 접근동안 항공기의 진행을 나타낸다.

(참조) : AIM

ILS

INS - (참조 : inertial navigation system)

INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE(계기접근절차) : 계기비행상태에서 항공기가 첫접근 시작지점에서 착륙까지 또는 시계로 착륙이 이루어지는 지점까지 질서 있게 이동하도록 만들어진 일련의 예정된 비행절차를 말한다. 이것은 공항을 관할하는 기관에서 작성하여 제공한다.

INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE(계기접근절차)(ICAO) : 항공기의 비행계기를 참조하여 첫 접근픽스로부터 또는 지정된 도착로의 시작에서부터 착륙이 완료되는 지점까지 그리고 이후에 착륙하지 못했다면 체공위치나 항공로 장애물 회피기준 적용 위치까지 장애물을 회피할 수 있도록 만들어진 일련의 비행 절차를 말한다.

INSTRUMENT FLIGHT RULES(계기비행규칙) : 계기비행 수행에 관한 절차를 통제하는 규칙이며, 또한 조종사나 관제사가 비행계획 형식을 나타낼 때 사용하는 용어이다.

(참조) : VFR

IMC

VMC

AIM

ICAO IFR

INSTRUMENT LANDING SYSTEM(계기착륙장치) : 일반적으로 다음과 같은 전자 장비와 시각 보조 장비로 구성된 정밀계기접근 시스템을 말한다.

1. 로컬라이저(Localizer)
2. 글라이드슬롭(Glideslope)
3. 외측마커(Outer Marker)
4. 중간마커(Middle Marker)
5. 접근등(Approach Light)

INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS(시계비행기상상태) : 시계비행기상 최저치 미만으로서 시정, 구름으로부터의 거리 및 운고로 표시되는 기상상태

INSTRUMENT RUNWAY(계기활주로) : 직진입 착륙최저치까지 정밀 또는 비정밀 접근 절차가 인가 되도록 전자 및 시계항법 보조 시설을 갖춘 활주로를 말한다.

(참조) : ICAO instrument runway

INSTRUMENT RUNWAY (계기활주로)(ICAO) : 계기접근절차를 이용하는 항공기의 운용에 사용할 목적으로 만든 다음의 활주로 형태중 하나를 말한다.

1. 비정밀 접근 활주로 - 시각보조장비와 비시각 보조장비가 최소한 직진입 접근에 맞게 방향을 안내해 주는 계기활주로.
2. 정밀 접근 활주로, Category I - ILS 와 시각보조시설로 DH 60m(200피트) 그리고 RVR 대략 800m 까지 운영하는 계기활주로.
3. 정밀 접근 활주로, Category II - ILS 와 시각보조시설로 DH 30m(100피트) 와 RVR 대략 400m 까지 운영하는 계기활주로.
4. 정밀 접근 활주로, Category III - ILS로 활주로표면과 활주로상의 다음 RVR 시정치까지 운영하는 활주로를 말한다.

가. 착륙 최종단계에서 시각보조장비를 사용하여 RVR 약 200m(DH 적용 않고)까지.

나. 활주를 위하여 시각보조장비를 사용하여(DH 적용 않고) RVR 약 50m까지.

다. 시각 참조에 의지하지 않고도 착륙 및 유도를 위하여 운영할 목적

(주기) 1 : Annex 10 제1권, Part I, Chapter3, ILS 설명 참조.

(주기) 2 : 시각 보조장비는 설치된 비시각 보조장비와 반드시 같은 등급일 필요는 없다. 시각보조장비 선택 기준은 운영목적상의 조건에 따른다.

INTEGRITY(항공자료무결성) : 새로운 자료의 입력될 때까지 또는 인가된 수정이 발생할 때까지 항공자료 및 수치값이 손상되거나 변질되지 않는다는 확실성의 정도

INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT - (참조 : segment of an instrument approach procedure

INTERMEDIATE APPROACH SEGMENT(중간접근구역) : 중간접근픽스와 최종접근픽스 사이 또는 racetrack, dead reckoning track procedure 끝과 최종접근픽스/지점사이의 계기접근절차상의 한 구간을 말한다.

INTERMEDIATE FIX(중간접근픽스) : 계기접근절차의 중간접근부분 시작지점이다. 동 픽스는 통상적으로 계기접근절차도면에 있는 중간접근픽스(IF)를 말한다.

(참조) : segment of an instrument approach procedure

INTERNATIONAL AIRPORT(국제공항) : 체약국이 자국의 영토에 국제항공교통을 위한 입출항 공항으로 지정한 공항을 말하며, 이곳에서 세관, 출입국 관리, 보건, 동식물 검역 등에 필요한 수속과 이와 유사한 절차들이 수행된다.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION(국제민간항공기구) : 유엔의 전문 기구로 국제항행의 원리와 기술을 개발하고 국제 민간항공운송의 계획과 발전을 촉진하기 위한 목적을 갖고 있다.

(참고: 포함지역 1. 아프리카 인도양 지역

2. 카리브해 지역

3. 유럽지역
4. 중동/아시아지역
5. 북미 지역
6. 북대서양 지역
7. 태평양 지역
8. 남미 지역

INTERNATIONAL NOTAM OFFICE(국제항공고시보취급소) : 항공고시보의 국제적 교환을 위하여 국가가 설치한 사무소

INTERROGATOR : 지상에 설치된 감시레이더 비컨 송수신기로, 통상적으로 1차 레이더와 동시에 신호를 주사하고, 모든 트랜스폰더에 대하여 사용 중인 모드로 응답을 반복적으로 요청하는 개별 무선신호를 송신하게 된다. 수신된 응답은 레이더반향과 혼합되어 지시기(레이더 스크opf)상에 같은 위치에 전시된다. 또한 이것은 TACAN/DME시스템의 항공기 탑재 요소로 응용된다.

(참조) : transponder

INTERNATIONAL NOTAM OFFICE : 항공고시보의 국제적 교환을 위하여 국가가 설치한 사무소

INTERSECTING RUNWAY(교차활주로) : 둘 이상의 활주로는 서로 만나거나 가로지르는 교차 활주로.

(참조) : intersection

INTERSECTION(교차점) -

1. 둘 이상의 항행안전시설의 진로, 레디얼 또는 방위가 합류하는 지점을 말한다.
2. 두 개의 활주로, 활주로는 유도로는 교차하거나 만나는 지점을 나타낼 때 사용하는 용어.

INTERSECTION DEPARTURE(중간이륙) : 활주로 끝이 아닌 활주로 교차점으로부터의 출발.

(참조) : intersection

I SAY AGAIN : 송신을 다시 반복하겠다는 용어.



JAMMING : 전기적 또는 기계적 간섭현상을 말하며 항공기 레이더상의 항공기전시 또는 무선통신/항행안전시설의 송수신을 방해하기도 한다.

JET BLAST : 제트엔진후류(thrust stream turbulence)

(참조) : wake turbulence

JET STREAM(제트 기류) : 고고도에서 나타나는 강한 이동기류.

JETTISONING OF EXTERNAL STORES(외부장착물 투하) : 연료탱크, 무기류와 같은 외부장착물 공중 투하를 말한다.

(참조) : fuel dumping

FAR part 91



KNOWN TRAFFIC : 항공교통관제허가와 관련하여 항공교통관제기관이 고도, 위치, 당해 항공기의 의도를 알고 있는 항공기.



LAHSO : “Land and Hold Short Operation” 의 약어로 착륙과 교차활주로, 유도로 예정지역 또는 접근/출발 비행로에서의 잠시대기에 관한 운영을 포함한다.

LAHSO-DRY : 건조한 활주로 상에서의 착륙 및 정지선 대기운영

LASHO-WET : 젖은 활주로 상의 착륙 및 정지선 대기운영지역

LAND AND HOLD SHORT OPERATIONS : 동시 이·착륙 및 착륙절차에 포함된 운영절차로서 착륙항공기 스스로가 교차 활주로/유도로나 지정된 근접대기지점에서 대기할 수 있거나 관제사로부터 지시받아 대기하는 운영절차. 조종사는 근접대기지시를 수용할 수 없을 때는 신속히 관제사에게 통보하여야 한다.

(참조) : PARALLEL RUNWAYS

AIM

LANDING AREA(착륙구역) : 승객 대합실 또는 화물의 적하를 위한 시설물을 제외한 항공기의 이착륙을 위하여 사용되고 있거나 사용하기 위한 공항/헬기장 및 착륙지점을 포함하는 육지, 수면 또는 구조물 지역을 말한다.

(참조) : ICAO landing area

LANDING AREA(착륙구역)[ICAO] : 항공기의 이착륙을 위한 기동지역부분을 말함

LANDING DIRECTION INDICATOR(착륙방향지시기) : 이착륙 방향을 시각적으로 지시를 위하여 고안된 장치.

LANDING DISTANCE AVAILABLE(착륙가능거리) : 항공기 착륙 시 지상활주에 적합한 것으로 공고된 활주로의 길이

LANDING MINIMUM(착륙 최저치) : 계기 접근절차를 이용하여 착륙하는 민 항공기를 위하여 규정된 최저 시정치이다. 이 최저치는 아래 계기접근절차에 따라 AIP/FLIP에 규정된 각 결심고도 또는 강하고도에 대한 제한치가 적용된다.

1. 직진입 착륙 최저치 - 특정 활주로 상에 직진입 착륙 시 요구되는 최저강하고도와 시정치 또는 결심고도와 시정치

2. 선회접근 최저치 - 선회접근을 위한 기동 시 요구되어지는 최저강하고도와 시정

(주기) : 설정된 최저강하고도 또는 결심고도 이하로의 강하는 착륙하려고 하는 활주로에 정상적으로 착륙할 수 있거나 적절한 시각참조물을 이용해서 시각접근을 할 수 있는 경우가 아닌 때에는 강하하여서는 안 된다.

LANDING ROLL(착륙활주) : 착륙 접지점으로부터 항공기가 멈추거나 활주로를 개방하는 지역까지의 거리.

LANDING SEQUENCE(착륙순서) : 항공기가 착륙을 위하여 위치된 순서.

(참조) : approach sequence

LAST ASSIGNED ALTITUDE(최종배정고도) : 항공교통관제기관이 조종사에게 최종적으로 배정한 고도

(참조) : maintain

LATERAL NAVIGATION (LNAV) - 비행경로 또는 진로의 횡적 참조 정보를 제공, 전시, 계산할 수 있는 지역항법(RNAV) 장비의 기능

LATERAL SEPARATION(횡적분리) - 항공기가 서로 다른 비행로 또는 서로 다른 지리적인 위치에서 비행 시 요구되는 동일고도에서의 좌우측면의 간격

(참조) : separation

LEVEL : 비행중인 항공기의 수직위치에 관련되는 일반적인 용어로서, 높이, 고도 또는 비행고도 등 여러 가지 의미를 포함

LEVEL(고도)(ICAO) : 비행중인 항공기의 수직위치에 관련되는 일반적인 용어로서, 높이, 고도, 또는 비행고도 등 여러 가지 의미를 가진다.

LF - (참조 : low frequency)

LIGHTED AIRPORT(등화시설을 갖춘 공항) : 활주로 및 장애등이 설치된 공항

(참조) : airport lighting

AIM

LIGHT GUN(빛총) : 관제탑 관제사가 백색, 녹색, 적색의 빛을 선택해서 좁은 한 방향으로 빛을 발사할 수 있게 고안된 장비이며, 빛의 색깔과 발사 형태에 따라 무선통신 두절 시에 조종사는 허가 또는 금지 지시를 예상할 수 있다. 빛총은 공항부근 또는 기동지역 내에서 운항하는 항공기에게 사용한다.

(참조) : AIM

LOCAL AIRPORT ADVISORY(LAA) : 관제탑에 의한 업무가 제공되지 않는 공항에서 운항실 또는 군에 의하여 제공되는 업무. 이러한 정보에는 도착/출발하는 항공기에게 풍향 및 풍속, 사용활주로, 고도계 수정치, 적절한 교통정보, 활주로상태, 공항유도로 정보, 비행장주, 허가된 계기접근절차 등이 있다. 동 정보는 조업업무에 속하여 항공교통관제 허가에는 포함되지 않는다.

LOCALIZER : 활주로까지의 진로를 안내하는 ILS의 구성 요소

(참조) : ILS

AIM

ICAO localizer course

ICAO localizer course

LOCALIZER COURSE : 주어진 수평평면의 한 지점이고 DDM(difference in depth of modulation)은 “0” 이다.

LOCALIZER OFFSET : 활주로 중앙의 연장선상에서 로칼라이저 각도 변경은 NTZ(No Transgression Zone)으로부터 멀어지는 방향으로 하여야 NOZ(Normal Operating Zone)의 폭이 넓어지며, 변경시는 결심고도를 50피트 증가시켜야하고 CAT II와 CAT III 접근 시는 허용되지 않는다

LOCALIZER TYPE DIRECTIONAL AID : 비정밀 계기접근에 있어서 로칼라이저와 필적할 만큼 유용성과 정밀성 있는 항법 보조시설 또는 ILS의 완전한 구성품이 아니며 활주로와 정대되어 있지 않다.

(참조) : AIM

LOCALIZER USABLE DISTANCE(로칼라이저 유효거리) : 비행점검에 의하여 검증되며, 특정 고도상에서 신뢰할 수 있는 진로정보를 연속 수신할 수 있는 로칼라이저 수신기로 부터의 최대거리

(참조) : AIM

LOCAL TRAFFIC : 비행장주 또는 관제탑 시계범위 내, 로컬훈련구역 내에서 출발·도착 또는 공항에서 계기접근훈련을 하는 항공기를 말한다.

LOCATION INDICATOR : ICAO에서 규정한 규칙에 따라 공식화된 4개의 문자그룹으로 항공고정국의 위치를 고려하여 지정됨

LOCATOR[ICAO] : LM/MF NDB로서 최종접근 에 사용되는 항법안전시설.

(주기) : 이는 통상 18.5 내지 46.3 Km(10NM 내지 25NM)의 포착반경을 가진다.

LONGITUDINAL SEPARATION(종적분리) : 시간 또는 마일단위로 표시되는 최저 거리로 동일고도에서 항공기의 종적간격

(참조) : separation

AIM

LONG RANGE NAVIGATION - (참조 : LORAN)

LORAN : 위치 쌍곡선이 두 개의 고정된 위치로부터 동시에 펄스신호의 수신시간차를 측정하여 결정하는 전자 항법시스템. LORAN A는 1750-1950 khz 주파수대에서 운영 된다. LORAN C 및 D 는 100-110khz 주파수대에서 운영한다.

(참조) : AIM

LOST COMMUNICATIONS(통신두절) : 항공법시행규칙제214조의 규정에 의거 무선통신이 두절된 항공기가 준수하여 비행하여야 할 절차.

(참조) : 14 CFR Part 91

AIM

LOW ALTITUDE ALERT, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY -

(참조) : safety alert

LOW ALTITUDE ALERT SYSTEM(저고도 경보시스템) : Mode C 장비를 장착한 항공기가 계기비행시 최저안전고도 이하로 비행할 것이 예상될 때 TPX-42의 자동기능에 의하여 관제사에게 경고 해주는 장비이다. 조종사가 요구시 시계비행 항공기에게도 저고도 경보 제공은 가능하다.

LOW APPROACH(저고도 접근) : 항공기가 활주로에 접지하지 않고 복행을 포함한 시계접근 또는 계기접근으로 공항 활주로를 따라 접근하는 것이다.

(참조) : AIM

LOW FREQUENCY(장파) - 주파수 밴드가 30-300 Khz 사이 (AIM을 볼 것)



MACH NUMBER (마하넘버) : 음속에 대한 진대기 속도의 비율.

예를 들면, MACH .82, MACH 1.6 (참조 : AIRSPEED)

MACH TECHNIQUE [ICAO-] : 비행로를 따라서 연속적으로 운항하는 터보제트 항공기에게 항공로 비행 중 관련 구간에서 적절한 MACH Numbers를 유지하도록 항공교통 관제기관이 사용하는 관제기법을 말한다. 근본적인 목적은 공역 사용률을 향상시키고, 연속해서 운항되는 항공기간의 분리가 최저치 이하로 되지 않기 위함이다.

MAHWP - 실패접근 체공경유지점

MAINTAIN

1. 이 용어는 고도/비행고도에 관련하여, 명시된 고도를 유지할 것을 의미한다. ‘climb and’ 또는 ‘descend and’ 는 일반적으로 ‘maintain’ 과 배정고도 앞에 위치한다. 예를 들면, “descend and maintain 5,000.”
2. 기타 관제지시와 관련하여, 이 용어는 글자 그대로의 의미로 사용 된다; 예를 들면, “maintain VFR”

MAINTENANCE PLANNING FRICTION LEVEL : 측정, 구성, 공항표면 포장에 대한 미끄럼 저항에 관한 정비 등은 AC 150/5320-12 에 규정되어 있으며 여기에는 범주 또는 등급별로 항공기들이 수용할 수 있는 활주로 표면의 포장에 대한 마찰값이 표시되어 있다.

MAKE SHORT APPROACH : 단거리 최종접근을 하기 위하여 조종사에게 비행장주를 변경하도록 통보하는데 사용된다.

(참조) : TRAFFIC PATTERN

MANDATORY ALTITUDE(필수고도) : 항공기가 접근 시, 유지하여야 하는 계기접근절차 상에 명시된 고도.

MANEUVERING AREA : 항공기의 이륙, 착륙 및 지상유도에 사용되는 비행장내의 한 부분으로서 에이프론지역을 제외한 지역

MANEUVERING AREA(기동지역)[ICAO] : 항공기의 이륙, 착륙 및 지상유도에 사용되는 비행장내의 한 부분(에이프론 제외)

MARKER BEACON(마커비컨) : 75MHz의 전파를 수직 원뿔형 또는 방사형태로 송신하는 무선헤행안전시설. 마커비컨은 변조 주파수와 암호해독코드에 의하여 식별되며, 해당 탑재장비에 의하여 수신될 경우, 항공기가 동 시설을 통과할 때, 음성 또는 시각적인 방법으로 조종사가 인지하게 된다.

(참조) : OUTER MARKER

MIDDLE MARKER

INNER MARKER

AIM

MARSA - (MILITARY AUTHORITY ASSUMES RESPONSIBILITY FOR SEPARATION OF AIRCRAFT 참조)

MAWP - 실패접근지점

MAXIMUM AUTHORIZED ALTITUDE(최대인가고도) : 공역 구조나 항공로 구성상 최대로 이용 가능한 고도. 지역 항법의 저고도, 고고도 또는 항법신호가 수신될 수 있는 다른 직선 항공로 등에 설정된다.

MAYDAY : 국제 무선조난신호이며, 3회 반복될 경우, 긴급한 위험을 나타내며 신속한 구조가 요구된다.

(참조) : PAN-PAN-PAN

AIM

METEOROLOGICAL IMPACT STATEMENT : 정기적인 예보는 아니며 4 ~ 12 시간 내에 특정 항공교통센터지역에서 항공교통흐름에 영향을 줄 수 있는 기상이 예상될 때 하는 예보이다.

METEOROLOGICAL INFORMATION : 현존하거나 예상되는 기상상태에 관련한 기상 관측보고, 분석, 예보 및 기타 서술

METEOROLOGICAL OFFICE : 국제항공용 기상업무를 제공하기 위하여 설치한 사무소

METEOROLOGICAL REPORT : 특정한 시각에 특정한 장소에서 관측한 기상상태에 관한 보고

METER FIX ARC : 하나의 미터픽스로부터 등거리에 있으며, 대부분 미터픽스에 가까운 저고도상의 반원이다. CTAS/HOST는 미터시간을 산출하는데 도움이 되며, 도착항공로상에 있지 않거나 미터픽스를 배정 받지 못한 항공기에게 지정한 섹터 미터 목록 배정을 위하여 사용된다.

METER FIX TIME/SLOT TIME : 실제 계산된 착륙시간을 맞추기 위하여 착륙 시간 측정 픽스를 출발한 것을 계산한 시간이다. 이러한 시간은 강하속도 조정에 반영되고 도착시간 측정 픽스를 통과하기 이전에 사전 조치를 함으로서, 도착 시간에 통과하도록 한다.

METER LIST DISPLAY INTERVAL : 각 항공기에 대하여 미터픽스에서 비행계획의 계산된 도착시간 전에 분 단위의 수를 조절하는 동적 매개변수로, TCLT는 고정되고 ACLT가 된다; 예를 들면, 시간 개정이 중지되고 ACLT가 지정될 때까지, VTA는 개정되며 결과적으로 TCLT는 적절히 변경된다. 고정되는 경우, 항공기의 진입은 PVD 구역상에 전시를 위하여 도착구역의 미터 리스트(meter list)로 삽입된다. MLDI는 만약 제출된 실제 속도가 고정속도 매개변수(FSPD) 보다 낮거나 같은 경우 사용된다.

METERING : 미리 지정된 공항 수용률을 초과하지 않도록 공항지역으로 도착하는 항공기의 흐름에 대하여 시간을 조절하는 방법

METERING AIRPORT : 도착시간 측정시스템과 최적의 비행경로가 채택되어 있는 공항으로 15개의 공항이 이를 채택하고 있다.

METERING FIX : 항공기가 공항공역에 도착하기 이전에 도착시간 측정을 위하여 도착 항공로를 따라 설정된 픽스 이다. 통상적으로 이러한 픽스는 공항표고로부터 대략 10,000피트 이상의 강하지점으로, 공항으로부터 먼 거리에 설정되어야 한다.

MICROWAVE LANDING SYSTEM : 마이크로파 스펙트럼 내에서 운용하는 정밀 계지 접근장치로, 다음 구성요소로 이루어져 있다.

1. 방위국(Azimuth station)
2. 고도국(Elevation Station)
3. 정밀거리측정장치(Precision Distance Measuring Equipment)

MICROBURST : 2.5마일내로 퍼지는, 손상을 줄 수 있는 돌풍을 갖는 작은 하강기류로 적은 수평규모에도 불구하고, 이 하강기류는 150 knots의 강한 바람을 가지고 있다.

(참조) : AIM

MIDDLE MARKER(중간마커) : ILS의 활공로에 위치한 마커 비컨으로 일반적으로 결심 고도(ILS Category I) 또는 결심고도 부근에 위치한다. 이것은 1300Hz로 분당 95dot/dash의 조합을 교대로 송신하여, 탑재장비에 의하여 음성 또는 시각적으로 인지된다.

(참조) : MARKER BEACON

INSTRUMENT LANDING SYSTEM

AIM

MILES-IN-TRAIL : 같은 목적지 또는 비행로와 관련된 항공기간의 동일층상 지정된 거리이다.

MILITARY AUTHORITY ASSUMES RESPONSIBILITY FOR SEPARATION OF AIRCRAFT(항공기분리의 군 책임) : 항공교통관제시스템 내에서 관련 군 기관이 군 항공기간의 분리를 책임지는 상황. 이것은 합의서 또는 기타 적절한 FAA 또는 군 문서에 명시된 계기비행 작전(required IFR operations)에 대하여만 사용된다.

MILITARY LANDING ZONE : 군 훈련 전용 착륙장, 이는 활주로 명칭을 갖지 않는다.

MILITARY TRAINING ROUTES(군 훈련로) : 250knots(IAS) 이상의 속도에서 군 항공기 훈련을 목적으로 수립된 수직 · 횡적 구역

(참조) : IFR MILITARY TRAINING ROUTES

VFR MILITARY TRAINING ROUTES

MINIMUM CROSSING ALTITUDE(최저통과고도) : 최저항공로고도(MEA)가 현재 MEA보다 높게 설정된 항공로로 비행하는 항공기가 특정 픽스에서 통과해야 할 최저고도

(참조) : MINIMUM EN ROUTE IFR ALTITUDE

MINIMUM DESCENT ALTITUDE(최저 강하고도) : 활공각이 제공되지 않는 곳에서 표준계기 접근절차 수행시 또는 최종접근로 상에서 또는 착륙을 위한 선회접근시 최저강하고도로 해면고도의 피트 단위로 표시된다.

(참조) : NONPRECISION APPROACH PROCEDURE

MINIMUM ENROUTE ALTITUDE(최저항공로고도) : 무선 픽스간 항행안전시설 신호를 수신할 수 있고, 이들 지점 간 장애물을 회피할 수 있는 최저고도. 연방항공로 또는 그 한 부분, 지역항법의 저/고고도 항공로 또는 기타 직선로에 대하여 지정된 최저항공로고도(MEA)는 항공로, 구간, 또는 비행로를 지정하는 무선 지점간 항공로, 구간 또는 항공로의 전체 폭에 적용된다.

(참조) : Part 91, 95

AIM

MINIMUM FRICTION LEVEL(최저마찰계수) : 마찰 정도의 측정, 구성, 공항표면 포장의 미끄럼 저항에 관한 정비등은 AC150/5320-12에 규정되어 있으며 여기에는 LAHSO(Land and Hold Short Operation)에서 터보제트엔진 항공기를 위한 표면이 젖은 상태에서 요구되는 마찰값의 최저치가 명시됨. 이러한 마찰값은 별도의 마찰 측정 장비를 이용하여 측정된다.

MINIMUM FUEL(최저 연료) : 항공기의 연료공급량이 지연이 거의 없을 시 목적 공항에 도착할 수 있음을 나타낸다. 비상상황은 아니나 과도한 지연 발생 시 비상상태가 될 가능성이 있다.

(참조) : AIM

MINIMUM HOLDING ALTITUDE(최저체공고도) : 체공장주를 위하여 설정된 최저고도로 항법신호 범위, 무선통신 및 장애물 회피기준을 고려한다.

MINIMUM IFR ALTITUDE(최저계기비행고도) : 항공교통절차에 규정된 계기비행(IFR) 최저고도. 최저고도가 명시되지 않은 경우, 다음의 IFR 최저고도를 적용한다.

1. 지정된 산악지역에서는 비행코스에서 수평으로 4마일 내에 있는 가장 높은 장애물로 부터 2000피트이상
2. 산악지역외에서는 비행코스에서 수평으로 4마일 거리 내에 있는 가장 높은 장애물로 부터 1000피트이상
3. 관계당국에 의하여 인가 받았거나 ATC에 의하여 배정 받은 고도.

(참조) : MINIMUM EN ROUTE ALTITUDE

MINIMUM OBSTRUCTION CLEARANCE ALTITUDE

MINIMUM CROSSING ALTITUDE

MINIMUM SAFE ALTITUDE

MINIMUM VECTORING ALTITUDE

Part 91

MINIMUM NAVIGATION PERFORMANCE SPECIFICATION : 지정된 공역에서 항공기 운항을 위하여 갖추어야 할 최소 항행성능기준으로서, 항공기는 MNPS 운항을 위하여 당해 국가의 등록기관으로부터 승인을 득하여야 한다.

MINIMUM OBSTRUCTION CLEARANCE ALTITUDE(장애물최저회피고도)

전체 비행로 구간중 장애물회피 요구를 충족하고, VOR로부터 25SM(22NM) 범위 내에서 항행신호를 수신할 수 있는 비행로 구간 또는 off-way route 또는 VOR 항공로상의 무선 픽스 사이의 발간된 최저 고도

MINIMUM RECEPTION ALTITUDE(최저수신고도) : 교차지점(intersection)을 설정할 수 있는 최저고도

MINIMUM SAFE ALTITUDE(최저안전고도)

1. 항공기의 다양한 운항을 위하여 part91에 명시된 고도.
2. 공인된 절차상 항법시설로부터 특정된 거리이내에서 비상시 사용을 위하여 장애물로부터 최소 1000피트 이상의 회피가 제공되는 접근도면상에 명시된 고도. 이 고도들은 Minimum Sector Altitude또는 Emergency Safe Altitude로 구별되며 다음과 같다.

가. Minimum Sector Altitude : 공인된 절차상 반경 25NM범위내의 장애물로부터 최소 1000피트이상의 회피가 제공되는, 접근도면상에 명시된 고도. 접근도면에 도시된 구역범위는 최소 90° 이상이 되어야 한다. 이 고도들은 비상시 사용을 위한 것으로, 당해 범위 내에서 항행신호 수신에 가능하여야 하는 것은 아니다.
(참조) : ICAO term Minimum Sector Altitude

나. Emergency Safe Altitude : 공인된 절차상 항법시설로부터 100NM 마일내의 장애물로부터 비산악 지역에서는 1000피트, 산악지역에서는 2000피트이상의 회피가 제공되는, 접근도면상에 명시된 고도로 일반적으로 군 절차에서 사용.

MINIMUM SAFE ALTITUDE WARNING(최저 안전고도 경고) : Mode C 장비를 탑재한 항공기가 최저안전고도 이하로 비행하거나 이하로 진행할 것이 예상될 때, 경고할 수 있는 ARTS III 컴퓨터의 한 기능.

(참조) : AIM

MINIMUM SECTOR ALTITUDE(ICA0-최저섹터고도) : 비상시에 사용될 수 있는 최저 고도로, 무선허행안전시설을 중심으로 46km(25NM)의 원내에 포함된 구역에 위치한 모든 장애물로부터 최소 300m(1000피트)의 회피를 제공한다.

MINIMUMS - 특정 운항 또는 운항의 종류에 대하여 수립된 필수기상조건; 예를 들면, 계기 이·착륙, 계기비행에 대한 대체공항, 시계비행 등

(참조) : LANDING MINIMUMS

IFR TAKEOFF MINIMUMS AND DEPARTURE PROCEDURES

VFR CONDITIONS

IFR CONDITIONS

AIM

MINIMUM VECTORING ALTITUDE(최저 레이더유도 고도) : 레이더접근, 출발, 실패접근을 위하여 허가된 고도를 제외한 계기비행 항공기가 레이더 관제사에 의하여 유도될 수 있는 최저 해면고도이다. 이 고도는 계기비행 장애물 회피기준을 충족하여야 하며, 이것은 발간된 항공로 구간의 최저항공로고도보다 낮을 것이다. 관제를 받고 있는 항공기로부터 반사되는 레이더에 의하여 측정된 고도를 가지고 관제사가 레이더유도 시, 유용한 참조 고도이다. 차트에 명시된 최저안전고도는 통상 조종사가 아닌 관제사에게 유용하다.

MINUTES-IN-TRAIL : 시간으로 표시된 항공기간의 명시된 간격. 이 방법은 고도와 관계 없이 사용된다.

MISSED APPROACH (실패접근) :

1. 계기접근에 의한 착륙에 실패했을 때, 조종사에 의하여 시도되는 기동을 말하며, 해당 비행로 및 고도는 계기접근절차 도면에 등재되어 있다. 조종사는 실패접근지점 도착 전에 실패접근을 시도하여야 하며, 가능한 신속히 특정 고도까지 상승하고, 실패접근절차를 따라야 한다.
2. 조종사가 실패접근을 한다는 것을 항공교통관제기관에 알릴 때 사용하는 용어.
3. 항공교통관제 레이더업무가 제공되는 지역에서, 조종사는 발간된 실패접근절차 대신에 제공되는 레이더유도를 따라야 한다.

(참조) : MISSED APPROACH POINT

AIM

MISSED APPROACH POINT(실패접근지점) : 각각의 계기접근절차에 있어서 실패접근 수행 시 실패접근을 시작하여야 할 지점을 말한다.

(참조) : MISSED APPROACH

SEGMENTS OF AN INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE

MISSED APPROACH PROCEDURE [ICAO] (실패접근절차) : 접근이 더 이상 계속될 수 없을 때 따라야하는 절차이다.

MLS CATEGORIES :

1. MLS 범주 I : HAT(Height Above Touchdown)가 200피트 이상, 활주로 가시거리 (RVR)가 1800피트 이상일 경우 접근을 제공하는 MLS 접근절차
2. MLS 범주 II : 데이터 수집 및 분석 완료까지 정의되지 않음.
3. MLS 범주 III : 데이터 수집 및 분석 완료까지 정의되지 않음.

MODE : 항공교통관제 레이더비컨시스템을 구성하는, 항공기에 탑재된 응답기와 지상 질문기간에 송수신되는 특성 펄스 간격의 무선신호에 배정된 문자 또는 숫자이다.

MODE A(군/MODE3)와 MODE C (고도보고)는 항공교통관제에 사용된다.

MODE(SSR MODE)[ICAO] : 질문기가 송신하는 질문신호의 일정한 펄스간격으로 지정된 문자 또는 숫자이다. Annex 10의 규정에 의한 4개의 상이한 질문펄스간격에 상응하는 4개의 Mode A, B, C, D

MODE C INTRUDER ALERT (MODE C 경고) : 레이더 관제사에게 식별된 또는 식별되지 않은 항공기 간에 신속한 주의/조치 필요시, 항공교통관제 자동경고시스템의 기능.

(참조) : CONFLICT ALERT

MONITOR - (통신이양과 관련하여 사용되는 경우) 특정 주파수를 경청하고, 지시를 위하여 대기하라. 일반적인 상황에서는 통신호출을 시도하지 말 것

MONITOR ALERT(MA) - 개별 운영섹터에서 잠재적 수용 문제를 예측하도록 교통운영 관리자에게 방법(tool)을 제공하는 ETMS의 기능. MA는 교통흐름관리자가 실제 항공교통 흐름을 위하여 특정섹터를 분석할 필요가 있거나 흐름조절이 필요한 경우, 행위 결정을 하여야함을 나타낸다.

MONITOR ALERT PARAMETER(MAP) - ETMS에 의한 감시경고 처리과정에서의 사용을 위하여 지정된 숫자. MAP는 15분의 증가를 위하여 각 운영섹터에 지정된다.

MOVEMENT AREA(이동지역) : 기동지역 및 에이프론으로 구성되며, 항공기의 이륙, 착륙 및 지상유도용으로 사용되는 비행장내의 한부분. 관제탑이 있는 공항/헬리포트에서 이동지역으로의 진입을 위한 특정허가는 항공교통관제기관에서 득하여야한다.

(참조) : ICAO term MOVEMENT AREA

MOVEMENT AREA(이동지역)[ICAO] : 기동지역 및 에이프론으로 구성되며, 항공기의 이 · 착륙 및 지상유도용으로 사용되는 비행장내의 한 부분

MOVING TARGET INDICATOR(이동타겟식별기) : 레이더 스크ope에 움직이는 물체만 전시하게 해주는 전자장치이며 이는 지상클러터를 부분적으로 제거해준다.

MULTICOM : 공용목적을 위하여는 사용하지 않는 이동업무로서 자가용 항공기 상호간에 직접통신을 위하여 제공되는 것이다.

MULTIPLE RUNWAYS(복수 활주로) : 지연을 줄이고 수용력을 증가시키기 위하여 출발 또는 도착 전용활주로를 도착/출발 항공기에게 이용토록 하는 것



NATIONAL SEARCH AND RESCUE PLAN : 모든 종류의 수색 및 구조 임무에 대하여 이용 가능한 모든 시설의 효율적 사용을 제공하는 국제기관간의 협정

NAVAID CLASSES(항행안전시설등급): VOR, VORTAC, TACAN 항행안전시설은 그 용도에 따라서 다음 각호와 같이 3등급으로 분류한다.

1. T - Terminal
2. L - Low altitude
3. H - High altitude

NAVIGABLE AIRSPACE : 항공기의 안전한 이·착륙에 필요한 공역을 포함한 최저비행 고도 이상의 공역

NAVIGATIONAL AID(항행안전시설) : 비행중의 항공기에게 위치정보와 지점간의 유도 정보를 제공하는 공중/지상의 시각 또는 전자장비이다.

(참조) : AIR NAVIGATION FACILITY

NDB - (NONDIRECTIONAL BEACON 참조)

NEAR-PARALLEL RUNWAYS : 확장된 활주로 중심선간의 분기/수렴각이 15도 이하로 교차하지 않는 활주로

NEGATIVE - “아니오(부정)” 또는 “허가가 승인되지 않음” 또는 “그것은 옳지 않음”

NEGATIVE CONTACT : 항공교통 관제시설에 다음을 통보하기 위하여 조종사에 의하여 사용됨

1. 이전에 발부된 교통정보의 항공기가 보이지 않음. 발부된 항공기를 회피하기 위한 도움을 관제사에게 요청하는 조종사의 요구가 이어질 수 있다.
2. 특정 주파수로 항공교통 관제시설과 교신할 수 없음.

NEXT DATA AUTHORITY : 현재 관할중인 항공기에 대한 통신 및 관제를 인계 받을 지상시스템

NIGHT(야간)[ICAO] : 저녁 박명(twilight)의 끝에서 아침 박명(twilight)의 시작까지의 시간 또는 관계당국에 의하여 규정된 일몰과 일출사이의 시간.

(주기) : 저녁 시민박명(twilight)의 끝은 태양의 중심이 지평선아래 6° 기울었을 때이며 아침 시민박명(twilight)의 시작은 태양의 중심이 지평선 아래 6° 아래 있을 때이다.

(참조) : ICAO term NIGHT

NO GYRO APPROACH : 항공기의 자이로컴퍼스 또는 방향자이로가 고장일 때, 레이더 접근/유도를 하는 것을 말하며, 이 경우 관제사는 항공기에게 비행기수를 지시하는 대신에 관제사가 관측한 레이더항적을 확인하고 좌선회/우선회/선회중지 관제지시를 적절히 발부한다.

NO TRANSGRESSION ZONE(진입금지구역) : NTZ는 2000피트 폭의 구역으로, 평행 활주로의 최종접근로 사이의 등거리에 위치하며 항공기의 비행이 허가되지 않는다.

NON-APPROACH CONTROL TOWER : 이 관제탑에 의하여 관제되는 공항에서는 항공기의 착륙과 이륙 가능하고 C등급 공역 통과가 가능하다. 비접근 관제탑의 주요 역할은 교통장주와 착륙지역에서 항공기의 순서조정이다. 또한 비접근 관제탑은 접근관제소와 항공교통센터로부터의 계기비행규칙 허가로 운항하는 항공기를 분리한다. 공항 이동구역에서 항공기, 차량, 인원, 장비에 대한 지상관제업무를 제공한다.

NONCOMPOSITE SEPARATION : 지역에 따라서 특별히 설정된 복합적 분리 최저치가 아닌 일반적 최저치에 의한 분리를 말한다.

NONDIRECTIONAL BEACON : 위치탐지 장비를 갖는 항공기의 조종사가 무선 비컨까지나 무선비컨으로부터 위치를 결정할 수 있고, 무선국으로의 귀환 또는 무선국의 신호에 따른 위치를 결정할 수 있는 전방향 신호를 전송하는 L/MF 또는 UHF 무선비컨. 무선비컨이 계기착륙장치의 마커와 결합하여 설치되는 경우, 일반적으로 컴파스 로케이터(compass locator)라고 불린다.

(참조) : COMPASS LOCATOR

AUTOMATIC DIRECTION FINDER

NONMOVEMENT AREAS - 항공교통관제하에 있지 않은 유도로나 주기장지역

NONPRECISION APPROACH PROCEDURE(비정밀 접근절차) : glideslope이 제공되지 않는 표준계기 접근절차.

예) VOR, TACAN, NDB 접근

NONRADAR (비레이더) : 일반적으로 다음과 같이 레이더의 사용이 없는 것을 의미한다.

1. Nonradar Approach : 최종접근로에 대한 진로정보가 지상의 정밀 또는 감시레이더에 의하여 제공되지 않는 계기접근. 항공교통관제기관에 의한 최종접근로까지의 레이더유도는 제공 또는 제공되지 않을 수 있다. 비레이더접근의 예로는 VOR, NDB, TACAN 및 ILS 접근이다.

(참조) : FINAL APPROACH-IFR

FINAL APPROACH COURSE

RADAR APPROACH

INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE

2. Non-radar Approach Control : 레이더 사용 없이 접근관제업무를 제공하는 항공교통 관제기관 (참조 : APPROACH CONTROL FACILITY)
3. Non-radar Arrival : 레이더업무가 제공되지 않는 공항 또는 레이더시설을 운용중인 공항임에 도 불구하고, 레이더식별이 되지 않거나 적절한 레이더업무를 제공할 수 없어 레이더업무가 종료된 상황에서 항공기가 도착(Arrival)하는 것

(참조) : RADAR ARRIVAL

RADAR SERVICE

4. Non-radar Route : 조종사 자체 항행시스템을 이용하는 비행로. 조종사는 비레이더 비행로 비행 중, 레이더분리, 감시 또는 기타 항공교통업무를 제공받을 수 있다.

(참조) : RADAR ROUTE

5. Non-radar Separation : 레이더와 관계없이 수립된 최저치에 따른 항공기 분리 ; 예를 들면 수직, 횡적, 종적 분리

(참조) : RADAR SEPARATION

ICAO term NON-RADAR SEPARATION

NON-RADAR SEPARATION : 레이더 이외의 방법으로 항공기의 위치 정보가 파악될 때 사용하는 분리

NORMAL OPERATION ZONE(NOZ) : 동시 독립평행 ILS 접근을 하는 동안 항공기가 비행하여야 하는 구역

NORMAL OPERATION ZONE(NOZ) [ICAO] : 단일 ILS 로컬라이저진로 및 MLS 최종접근진로의 중심선 양 쪽으로 확장된 구역으로서, 독립평행접근의 경우 양 ILS 로컬라이저진로의 내측 NOZ는 정상 NOZ보다 1/2 구역만 사용됨.

NOTAM [ICAO](항공고시보) : 비행업무에 종사하는 자가 적시에 필수적으로 알아야 하는 항공시설, 서비스, 절차 또는 장애의 신설, 상태 또는 동 변경에 관한 정보를 수록하고 있는 공고문을 무선통신에 의하여 배포하는 고시보

NOTICES TO AIRMEN PUBLICATION : 주로 조종사들을 위하여 매 28일 주기로 현재의 NOTAM 정보와 비행안전에 필수적으로 고려되는 사항들뿐 아니라 다른 항공 간행물의 보충적인 자료들을 발간한 것.

NUMEROUS TARGETS VICINITY(LOCATION) : 항공교통관제가 조종사에게 발부하는 교통정보조언으로 레이더 스크프에 과도한 항적이 있어 개별적으로 조언하기가 불가능 할 때 사용하는 용어

(참조) : TRAFFIC ADVISORIES



OBSTACLE (장애물) : 비행중 수직적 회피가 제공 되어야할 고정된 위치의 지형지물.
OBSTACLE FREE ZONE : 활주로로부터 또는 활주로까지 항공기의 전이를 보호하기 위하여 설정된 3차원의 구역이다.

OBSTRUCTION(장애물) : 규정된 장애 기준을 초과하는 물체 또는 장애물.

OBSTRUCTION LIGHT(장애등) : 장애물의 존재를 조종사에게 경고하기 위하여 구조물의 표면 또는 자연적인 지형에 설치하는 적색/백색의 등화열 또는 하나의 등화.

OFF COURSE(진로이탈) : 항공교통관제기관으로부터 허가된 비행경로와 항공기가 보고한 위치 또는 레이더상에 포착된 위치가 다를 경우 사용하는 용어

OFF-ROUTE VECTOR(항공로 이탈 유도) : 사전에 배정한 항공로를 이탈하여 유도되는 것으로, 유도중에 배정되는 고도는 장애물을 회피할 수 있는 고도이어야 한다.

OFFSET PARALLEL RUNWAYS : 활주로 중심선은 평행하나 서로 엇갈리게 배치한 활주로

OMEGA : 지상에 있는 전자 항행안전시설의 신호를 이용한 장거리 항행용 지역항행안전시설

ONE-MINUTE WEATHER(1분기상) : 비관제공항의 자동기상관측장치(ASOS/AWOS)로부터 조종사가 접수한 가장 최근 1분 기상 예보.

ON COURSE :

1. 항공기가 항공로 중심선에 있다는 것을 나타내기 위하여 사용하는 용어
2. 레이더접근을 실시하고 있는 조종사에게 항공기가 최종접근진로 상에 정대하였음을 조연하기 위하여 항공교통관제기관에서 사용하는 용어.

(참조) : ON-COURSE INDICATION

ON-COURSE INDICATION(정 진로표시) : 항공기가 주어진 항행 진로의 중심선상에 위치하고 있다는 것을 시각적인 수단으로 조종사에게 확인시켜 주는 계기상의 표시 또는 항공기가 주어진 진로에 있음을 나타내는 레이더 전시기상의 표시

OPERATIONAL CONTROL : 항공기의 비행안전과 비행의 규칙성 및 효율성을 위한 비행의 개시, 지속, 전환, 종료에 대한 당국의 통제

OPERATOR(항공기운전자) : 항공기 운항에 종사하거나 항공기 운항업무를 제공하는 개인, 단체 또는 기업

OPPOSITE DIRECTION AIRCRAFT : 다음과 같이 반대방향으로 운항하는 항공기

1. 같은 진로를 반대 방향으로 운항하는 항공기
2. 평행한 진로를 반대 방향으로 운항하는 항공기
3. 진로가 135° 이상 교차되게 운항하는 항공기

OPTION APPROACH(선택 접근) : Touch-and-go, missed approach, low approach, stop-and-go 및 full stop landing를 조종사 요구에 의하여 임의로 선택하여 실시할 수 있는 접근

(참조) : cleared for the option

AIM

OUT : 통신이 종료되었으며 응답을 기대 하지 않음

OUTER AREA(associated with Class C airspace) : 모든 IFR 항공기와 관련 VFR 항공기에게 전 시간동안 레이더유도 및 순서 배정배정을 위하여 지정된 C등급 공역 또는 공항 주변의 비통제 공역, 외부구역 내에 제공되는 업무는 C 등급공역업무라 하며, 다음을 포함한다.

IFR/IFR - 표준 IFR 분리

IFR/VFR - 교통정보 및 충돌해소

VFR/VFR - 교통정보 및 안전경고

통상적인 범위는 20NM 또는 각 공항별 조건에 따라 변경이 가능하다. 외부구역은 주요 C 등급 공역 공항 외곽으로 확장되고, 도해된 C 등급공역과 그 외 해당 공역을 제외한 레이더와 무선통신 통달범위의 최하부에서 위임된 접근관제공역의 최상부까지 확장된다.

(참조) : controlled airspace
conflict resolution

OUTER FIX : 터미널지역에서 최종접근지점 외에 지점을 말하는 항공교통관제에서 사용하는 용어이다. 정상적인 상태에서 항공기는 항공교통센터나 접근관제소로부터 이 지점까지 허가되며, 또한 이 지점에서 항공기에게 최종 접근지점 또는 접근진로까지 허가된다.

OUTER FIX TIME : 실제 계산한 착륙시간(ACLT)을 맞추기 위하여 외곽 지점을 출발해야 할 계산된 시간이다. 이 시간은 지점을 통과하기 전 강하속도 조정과 지연시간이 반영되어야 한다.

OUTER MARKER(외측마커) : 계기정밀접근(ILS approach)의 경사진입고도 또는 근처에 있는 마커비컨이며, 400HZ로 초당 2개의 dash로 송신한다. 항공기의 탑재 장비에 의하여 시각과 청각으로 수신된다. 일반적으로 외측마커는 활주로 중심선을 연장한 활주로 전단으로부터 4~7마일에 설치된다.

(참조) : marker beacon
instrument landing system
AIM

OVER : 송신이 끝나고 응답을 기대함.

OVERHEAD MANEUVER(원형접근) : 시계비행 교통장주에 진입하여 착륙하는 항공기(편대비행 포함)를 위하여 미리 정해놓은 기동의 한 형태이며, 계기비행접근절차는 아니다. 원형접근을 하는 항공기는 시계비행으로 간주되고, 항공기가 접근의 최초 접근 부분인 “initial point(시작 지점)”에 도달했을 때, 계기비행계획서는 취소된다. 보통 장주는 다음의 조건을 충족하여야 한다.

1. 요구한 조종사와의 무선 교신
2. 유지하여야 할 속도
3. 3~5마일 길이의 첫 접근로
4. 2번의 180° 선회로 이루어진 타원형 장주
5. 최초 180° 선회가 시작되는 탈주 지점(break point)
6. 선회 방향

7. 고도(장방형 장주 고도보다 500피트 이상)

8. 착륙 전단으로부터 1/4마일, 지상으로부터 300피트 이상인 최종 접근로상의
“Roll-out”

OVERLYING CENTER : 특정 터미널지역의 도착/출발 비행을 관할하는 항공교통센터



P TIME - (참조 : PROPOSED DEPARTURE TIME)

PAN-PAN : 국제 무선 긴급신호. 3회 반복할 때는 불확실한 상황 또는 용어 다음에 긴급상황을 붙여 경보를 나타낸다.

(참조) : MAYDAY

AIM

PAR(정밀접근 레이더) - (참조 : PRECISION APPROACH RADAR)

PAR(정밀접근 레이더)[ICAO] - (참조 : ICAO term PRECISION APPROACH RADAR)

PARALLEL ILS APPROACHES(평행ILS접근) : 계기비행 항공기의 평행활주로에 대한 접근이며, 평행 최종접근 진로상에 정대한 항공기간 최소한 2마일 이상 레이더분리를 취하여야한다.

(참조) : FINAL APPROACH COURSE

SIMULTANEOUS ILS APPROACHES

PARALLEL MLS APPROACH - (PARALLEL ILS APPROACHES 를 볼 것)

PARALLEL OFFSET ROUTE : 비행로의 좌우가 평행인 항공로로 지정되었거나 설정된 항공로/비행로 일반적으로 지역항법(RNAV)에서 주로 사용된다.

(참조) : AREA NAVIGATION

PARALLEL RUNWAYS(평행활주로) : 동일 공항에서 활주로 중심선이 평행인 두 개 이상의 활주로. 활주로 번호는 평행활주로의 경우 L(left), R(right)으로 표기하고, 3개의 평행활주로는 존재할 경우 L(left), C(center), R(right) 순으로 표기한다.

PASS BEHIND/IN FRONT OF (descriptions) : 지상에서 운항중인 항공기에게 타항공기 또는 주변의 교통상황을 고려, 진행방법을 지시하고자 할 경우에 사용되는 계류장 관제용어 (교통상황설명)

PBCT(경계선 통과 요구시간) - (참조 : PROPOSED BOUNDARY CROSSING TIME)

PERMANENT ECHO(영구 반사체) : 건물, 타워 및 지형등과 같이 지구 표면상의 고정된 물체로부터 반사된 레이더 신호. 영구 반사체는 큰 지역의 위치를 보다 더 분명하게 파악할 수 있어 지상물체와 구별된다. 어떤 조건하에서 영구 반사체를 레이더조정을 위하여 사용될 수 있다.

PHOTO RECONNAISSANCE(사진 정찰) : 군 활동으로, 개별 사진촬영 목표물의 위치 파악 그리고 기계화된 각도와 고도에서 목표물로의 항법을 요구한다. 일반적으로, 동 활동은 횡적비행로 16NM의 폭과 1,500~10,000피트(AGL)의 고도범위를 요구한다.

PIDP(프로그램 자료 처리장치) - (PROGRAMMABLE INDICATOR DATA PROCESSOR 참조)

PILOT BRIEFING(조종사 브리핑) : 비행을 계획한 조종사를 지원하기 위하여 FSS에서 제공하는 업무. 이 항목에는 기상, 항공고시보, 군사적 행위, 교통소통 및 기타 필요한 사항을 포함한다.

(참조) : AIM

PILOT-IN-COMMANDER : 비행중 항공기의 운항 및 안전에 대한 책임을 지도록 운전자 또는 소유자(일반항공)가 지정한 조종사

PILOT WEATHER REPORT(조종사 기상보고) - 비행중에 조종사가 조우한 기상현상 보고.

(참조) : AIM

PILOT'S DISCRETION : 조종사가 원하는 시기 또는 비율로 상승 및 강하를 허가하는 것을 말하며, 조종사는 고도 중간단계에서 일시적으로 수평 비행을 할 수 있으나, 한번 떠난 고도에는 회귀할 수 없다.

PIREP(조종사 기상보고) - (PILOT WEATHER REPORT 참조)

POINT OUT - (RADAR POINT OUT 참조)

POSITION AND HOLD : 조종사에게 이륙활주로 상의 이륙위치로 활주하여 대기 지시를 발부할 때 사용하는 용어로, 이륙을 허가하는 것은 아니다. 다른 교통 또는 기타 사유로 이륙허가가 지체 없이 발부될 수 없을 때 사용된다.

POSITION REPORT(위치보고) : 항공기가 항공교통관제기관에 명시된 위치 상공에서의 보고.

(참조) : AIM

POSITION SYMBOL(위치부호) : 항적의 mode를 알려주기 위하여 레이더 전시기에 컴퓨터에 의하여 전시되는 표시.

POSITIVE CONTROL : 지정된 구역내에서 모든 항공 교통의 분리를 제공하는 항공 교통관제.

PRACTICE INSTRUMENT APPROACH(연습계기접근) : 조종사의 훈련 또는 기량 향상을 위하여 시계 또는 계기비행 항공기가 수행하는 계기접근절차.

PREARRANGED COORDINATION : 항공교통관제사가 다른 관제사에게 배정된 구역 진입을 구두 협의 없이 허가하는 표준화한 절차. 이 절차는 항공기간의 표준 분리를 확실히 하기 위하여 시설/운영내규에 명시되어야한다.

PRECIPITATION(강수 현상) : 대기에서 지면에 떨어지는 수적 (비, 진눈개비, 우박, 눈)의 모든 형태

PRECISION APPROACH(정밀접근)-(참조 : PRECISION APPROACH PROCEDURE)

PRECISION APPROACH PROCEDURE(정밀접근절차) : 예를 들면 ILS, PAR과 같이 활공각을 제공하는 표준 계기접근절차

(참조) : INSTRUMENT LANDING SYSTEM

MICROWAVE LANDING SYSTEM

PRECISION APPROACH RADAR

PRECISION APPROACH RADAR(정밀접근 레이더) : 일부 항공교통관제시설에 설치된 레이더 장비이다. 최종접근진로상에서 활주로까지 항공기의 방위, 고도, 및 거리를 탐지하고 전시하기 위하여 운영한다. 이 장비는 비레이더 접근 감시를 위하여 사용될 수 있으나 전시기상에 전시된 활주로의 접지지점에서 최종접근진로(azimuth), 활공각(elevation), 거리(range)로 항공기의 위치를 기준으로 관제사가 조종사에게 안내 지시를 발부하는 정밀계기접근 시 주로 사용된다.

(참조) : GLIDEPATH

PAR

PREFERENTIAL ROUTES

ICAO term PRECISION APPROACH RADAR

AIM

PRECISION RUNWAY MONITOR(PRM-정밀 활주로 감시) - 활주로 중심선간 간격이 4,300피트 미만으로 분리된 평행활주로에 최종 접근 중에 있는 항공기에 대한 고정밀 2차감시자료를 관제사에게 제공한다. 고해상도 칼라 감시기는 접근구역 및 침투금지구역(NTZ)을 상세하게 도시한 지도 및 항적감시자료를 관제사에게 명확히 전시토록 하여야 한다.

PREFERENTIAL ROUTES(우선 비행로) : 우선 비행로(PDR's, PAR's, PDAR's)는 비행 계획서가 관련 관제석에 정확히 전시되고 시설 간 관제사의 협조를 위하여 항공교통 센터 컴퓨터에 입력 수용시킨다. 이러한 입·출항 비행로가 필요한 지역에서는 터미널시설 게시판에 공고하여야 하며, 조종사는 이것을 이용함으로써 비행계획의 수정을 최소화할 수 있다. 업무량과 교통상황 허락시, 관제사는 우회비행을 최소화하기 위하여 레이더유도를 하거나 요청한 비행로를 배정한다. 선호비행로는 통상 하나의 항공교통 센터 지역에 한정되어야 하고, 다음과 같은 명칭과 접두어로 되어있다.

1. Preferential Departure Route(PDR-우선 출발비행로) - 공항 또는 터미널지역에서 흐름관리가 더 이상 필요치 않은 항공로의 한 지점까지의 특정한 출발 비행로이며, 표준계기출발(SID)비행로 및 우선의 계기비행로를 포함할 수 있다.
2. Preferential Arrival Route(PAR-우선 도착비행로) - 적절한 항공로 지점에서 공항 또는 터미널지역까지의 특정한 도착비행로이며, 표준도착절차(STAR) 비행로 및 우선 계기비행로를 포함할 수 있다. "PAR"란 약어는 주로 항공교통센터에서 사용되고, 정밀접근 레이더 약어와 혼동하여서는 안 된다.
3. Preferential Departure and Arrival Route(PDAR-우선 출발 및 도착비행로) - 한 항공교통센터의 지역 내에 있거나 가까이 인접한 두 공항 간 비행로이며, 우선 계기비행 비행로와 같은 뜻을 나타내는 것은 아니지만 동일 목적으로 사용될 때 표시하여야 한다.

(참조) : preferred IFR route

NAS STAGE A

PREFERRED IFR ROUTES

NAS STAGE A

PREFERRED IFR ROUTE(선호하는 IFR 비행로) : 교통량이 많은(busier) 공항 간에 시스템의 효율성과 수용력을 증가시키기 위하여 수립된 비행로. 일반적으로 이런 비행로는 하나 이상의 ACC 구역으로 연결되어있으며, 교통의 밀도가 높은 터미널지역간의 균형적인 교통 소통을 이루기 위하여 설정된다. 계기비행 허가는 악기상 회피 절차 또는 기타 다른 요인으로 사용을 제한한 경우를 제외하고 동 비행로를 기준으로 발부하여야 한다. 우선 IFR 비행로는 항공정보간행물에 등재되어야 한다. 비행로를 설정하고 있는 지역을 왕래하고자 비행계획을 수립하였지만 출발 및 도착지점이 공항의 항공정보간행물에 등재

되어 있지 않다면, 조종사는 적절한 우선 계기비행 비행로의 등재된 출발 또는 도착지 점을 사용할 수 있다. 이런 우선 계기비행 비행로는 SID나 STAR와 연관이 있으며, 항행안전시설, 웨이포인트(waypoint), 항행안전시설의 방위/거리 또는 복합 지점 간 항공로 직진비행로로서 설정할 수 있다

(참조) : STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE

STANDARD TERMINAL ARRIVAL

PREFERENTIAL ROUTES

CENTER'S AREA

AIRPORT/FACILITY DIRECTORY

NOTICES TO AIRMEN PUBLICATION

PRE-FLIGHT PILOT BRIEFING(비행 전 조종사 브리핑) - (PILOT BRIEFING 참조)

PREVAILING VISIBILITY(우시정) - (VISIBILITY 참조)

PRESSURE ALTITUDE : 표준대기압에 따라 나타내는 고도

PRESSURE-ALTITUDE(기압고도)(ICAO) : 표준대기의 압력에 연관되는 고도로 나타내는 기압

PRIMARY RADAR : 반송되는 무선신호를 이용하는 레이더 장비

PRIMARY SURVEILLANCE RADAR(PSR) : 반송되는 무선신호를 이용하는 감시레이더장비

PRINTED COMMUNICATION : 수발하는 모든 전문을 각 단말기에서 자동으로 인쇄 · 기록하여 제공하는 통신.

PRM(정밀 활주로 감시기) - (참조 : ILS PRM approach and precision runway monitor)

PROBLEMATIC USE OF SUBSTANCES(문제성물질사용) : 항공종사자가 다음 결과를 초래하는 향정신성 물질을 한번이상 사용하는 것.

1. 사용자 본인에 직접적인 위해가 되거나 타인의 생명 및 건강을 위태롭게 하고,
2. 직업적, 사회적, 정신적 또는 육체적 문제 또는 장애를 야기

PROCEDURE TURN(절차선회) : 항공기가 중간접근구역 또는 최종접근진로로 진입하기 위하여 역방향 선회가 필요한 규정된 기동. 외향진로(outbound course), 선회방향, 선회를 완료해야할 거리 범위 및 최저 고도는 절차에 명시되어야한다. 그러나 특별한 제한사항이 없다면, 선회 시작지점, 형태 및 선회율은 조종사의 재량에 의한다.

(참조) : ICAO term PROCEDURE TURN

PROCEDURE TURN INBOUND : 진로가 역방향으로 완료된 절차선회 기동지점에서 항공기는 중간접근구역또는 최종접근진로로 진입한다. “procedure turn inbound” 보고는 분리 목적의 위치보고로서 항공교통관제에서 통상 사용한다.

(참조) : FINAL APPROACH COURSE

PROCEDURE TURN

SEGMENTS OF AN INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE

PROFILE : 가상의 경로를 포함한 수직면상의 비행경로 또는 그 일부분에 대한 직각 투영도

PROFILE DESCENT : 순항고도에서 활공로 교차지점 또는 비정밀 계기접근의 첫 접근구역 또는 중간접근구역의 명시된 최저고도까지의 연속적인 강하(속도조절을 위하여 수평비행이 요구되는 지역은 제외; 예 : 평균해면고도 10,000피트, 250KTS). profile descent 은 일반적으로 접근게이트/활공로 또는 적절한 최저 고도에 정대 되는 곳에서 종료된

다.

PROGRAMMABLE INDICATOR DATA PROCESSOR : PIDP는 고정된 레이더 접근 관제소(RAPCON'S)에 설치된 AN/TPX-42 질문기를 최근에 개량한 것이다. 이 장치는 2차레이더 항공기 목표물을 탐지, 추적 및 예측한다. 그리고 항공기 식별부호, 고도, 대지속도 및 비행계획 자료를 컴퓨터에서 나타내는 부호, 문자, 숫자로 전시한다. 비록 1차레이더 목표물이 추적되지 않더라도 다른 부호, 문자, 숫자와 같이 2차레이더 타겟과 일치하여 전시된다.

PROGRESS REPORT(진행보고) - (POSITION REPORT 참조)

PROGRESSIVE TAXI : 공항에 익숙하지 않은 조종사에게 제공되는 정확한 활주지시 또는 항공기가 유도로를 따라 진행하는 경우 구간별로 제공되는 정확한 활주지시

PROHIBITED AREA(금지구역) - (SPECIAL USE AIRSPACE를 볼 것)

(참조) : ICAO 용어 PROHIBITED AREA 참조

PROHIBITED AREA(ICA0-금지구역) : 항공기의 비행이 금지되는 한 국가의 육지 또는 해상에 설정된 구역

PROPOSED BOUNDARY CROSSING TIME : 각 항공교통센터는 국내의 각 공항에 대한 PBCT를 가지고 있다. 만약 출발공항에서 항공교통센터 경계선까지 요구한 비행로의 비행시간이 PBCT와 같거나 미만인 경우와 공항이 PBCT와 관계없이 접수를 명문화하였다면 입항 요구 비행계획서를 인접 항공교통센터에 전송하여야한다.

PROPOSED DEPARTURE TIME(출발요구시간) : 항공기 이륙예정시간에 정기편은 탑승구 출발, 비정기편은 활주로를 벗어나는 것을 말한다. 출발허가예상시간(EDCT)을 맞추기 위하여 ATCSCC는 정기편에 대하여 활주로 이탈시간을 반영하기 위하여 "P" 시간을 조정하여야한다.

PROTECTED AIRSPACE(보호구역) : 보호구역 축소가 인가된 지역을 제외한 횡적분리 최저치 1/2에 해당하는 대양항공로의 양쪽 구역.

PSR blip : 1차레이더에서 얻은 항공기 위치를 나타내는 레이더 전심변상의 항적의 모양을 형성하지 못한 시각적으로 볼 수 있는 자료

PT(절차 선회) - (참조 : PROCEDURE TURN)

PTS(극지방 항공로구조) - (참조 : POLAR TRACK STRUCTURE)

PUBLISHED ROUTE : 계기비행용 고도가 설정되고 공고된 비행로; 예를 들면 : 지역 항법 비행로 및 특정 직선비행로

PUSH BACK APPROVED : 주기장에서 항공기가 견인장비에 의한 후방견인을 요청 시, 이를 허가하고자 할 때, 사용되는 계류장관제용어



QNE(표준 기압) : 표준 고도수정치를 위하여 사용되는 기압(29.92 inches Hg)

QNH(현지 기압) : 특정 지역에서 보고 되는 기압

QUADRANT(상한) : 항행안전시설(NAVAID)을 중심으로 원의 ¼부분이며, NE 상한 000-089, SE 상한 090-179, SW 상한 180-269, NW 상한 270-359과 같이 자북으로부터 시계방향으로 표기한다.

QUICK LOOK - 다른 관제석에서 추적하고 있는 항공기의 full data blocks을 관제사가 전시할 수 있는 자동화된 터미널 레이더시스템 장치.



RADAR(레이더) : 무선펄스의 송/수신 시간차를 측정하고 방위 및 고도 측정이 되도록 안테나 빔이 방사되면서 송신펄스의 경로상에 있는 물체의 거리, 방위, 고도 정보를 제공하는 장치

1. Primary Radar(1차 레이더) - 기지국부터 송신된 무선 펄스의 미세한 일부분이 물체에 의하여 반사되어 기지국의 연산처리장치로 되돌아와 항공교통관제 시설에 전시되는 레이더 장비.
2. Secondary Radar/Radar Beacon(ATCRBS)(2차 레이더다/레이더 비컨) - 무선수신기/송신기(응답기)형태의 보조장비를 갖추고 물체를 탐지하는 레이더 시스템. 탐색하는 송신/수신(질문기) 싸이트로부터 송신된 레이더 펄스는 연관된 장비에 수신되고, 응답기의 특수(식별) 송신을 유발하는데 사용된다. 이 응답송신은 송신기/수신기 기지의 연산처리장치에 수신되고, 항공교통관제시설에 전시된다.

(참조) : INTERROGATOR

TRANSPONDER

ICAO 용어 RADAR

AIM

RADAR ADVISORY : 레이더 관측에 기초한 조언 및 정보제공

RADAR ALTIMETER(레이더 고도계) - (RADIO ALTIMETER를 볼 것)

RADAR APPROACH(레이더 접근) : 정밀접근레이더 또는 공항감시레이더를 이용한 계기 접근절차.

(참조) : AIRPORT SURVEILLANCE RADAR

instrument approach procedure

PAR

surveillance approach

ICAO radar approach

AIM

RADAR APPROACH[ICAO](레이더 접근) : 레이더 관제사의 지시에 따른 최종접근단계의 접근

RADAR APPROACH CONTROL FACILITY(레이더접근관제시설) : 도착, 출발 및 관할 관제 구역에서 항공기에게 접근관제업무를 제공하기 위하여 레이더 및 비레이더 능력을 갖춘 공항 항공교통관제기관

(참조) : approach control service

1. 터미널지역내에 있는 하나 이상의 민/군 공항 주변에서 비행하는 항공기에게 레이더 항공교통관제업무를 제공하여야한다. 이 시설에서는 지상관제접근(GCA) 즉 ASR과 PAR 접근업무를 제공할 수 있다. 어떤 특정 시설은 단지 관리상의 목적으로 사용되고 시설의 위치와 관련하여 일반적으로 다음과 같은 업무를 수행한다.

가. Army Radar Approach Control(ARAC)(Army)

나. Radar Air Traffic Control Facility(RATCF)(Navy/FAA)

다. Radar Approach Control(RAPCON)(Air Force/FAA)

라. Terminal Radar Approach Control(TRACON)(FAA)

마. Air Traffic Control Tower (ATCT) (FAA) (단 이런 관제탑에는 접근관제 권한이 위임되어 있어야 함)

RADAR ARRIVAL(레이더도착) : 레이더시설에 의하여 레이더업무가 제공되는 공항에서의 도착항공기

(참조) : NON-RADAR

RADAR BEACON(레이더비컨) - (참조) : RADAR

RADAR CONTACT(레이더포착)

1. 항공교통관제기관에서 레이더 식별된 항공기에게 통보하는 용어이며, 레이더 비행 추적은 레이더식별 종료 시 까지 제공 한다. 또한 레이더업무는 필요성과 성능범위 내에서 제공될 수 있다. 조종사가 “radar contact” 을 통보 받은 경우, 자동적으로 필수보고지점 상공에서의 보고는 중단한다.

(참조) : radar contact lost

radar flight following

radar service

radar service terminated

AIM

2. 항공기가 식별되었으며, 인수 관제사의 공역으로 진입하기 위한 승인이 이루어졌음을 이양관제사에게 통보하기 위하여 사용되는 용어.

(참조) : ICAO radar contact

RADAR CONTACT LOST(레이더 포착 상실) - 항공기의 위치를 결정할 수 있는 레이더 자료가 더 이상 수신되지 않거나 신뢰할 수 없는 경우 및 레이더업무를 더 이상 제공 하지 않을 경우, 항공교통관제기관이 조종사에게 통보하는 용어. 포착상실은 기상 또는 지상 물체와 병합, 레이더 가시선 범위내에서 비행, 빈약한 레이더 반사지역의 진입, 항공기 송신기 고장 및 지상레이더 장비고장을 포함한 요인에 의하여 발생한다.

(참조) : clutter

radar contact

RADAR CLUTTER : 불필요한 신호가 레이더 전시면상에 전시되어 시각적으로 볼 수 있는 일종의 항적

RADAR CONTROL : 레이더로부터 획득한 정보가 항공교통관제업무에 직접 이용됨을 나타내는 용어

RADAR CONTROLLER : 부여된 직무에 적합한 레이더 업무한정자격을 소지하고 있는 항공교통관제사

RADAR DISPLAY : 레이더로부터 얻은 항공기 위치 및 이동상태에 관한 정보를 표시하는 전자전시

RADAR ENVIRONMENT : 레이더업무가 제공될 수 있는 지역

(참조) : additional service
radar contact
radar service
traffic advisories

RADAR FLIGHT FOLLOWING : 레이더 식별된 항공기의 진행 상황을 관찰하는 것이며, 1차적인 방법은 조종사가 담당한다. 관제사는 레이더전시기에 전시되는 적절한 목표물과 목표물 부호를 관련시켜 항공기의 식별을 유지해야한다.

(참조) : radar contact
radar service
AIM

RADAR IDENTIFICATION : 특정 항공기에 대한 레이더상의 위치가 레이더 전시면에 나타나고, 항공교통관제사가 당해 항공기의 위치를 식별하였을 때의 상태

RADAR IDENTIFICATION(레이더 식별) : 관측된 레이더 목표물이 특정 항공기임을 확인하는 과정.

(참조) : radar contact
radar service
ICAO radar identification

RADAR IDENTIFIED AIRCRAFT(레이더 식별된 항공기) : 레이더전시기에 관측된 목표물과 부호를 상호 관련시켜본 위치가 일치할 때의 항공기

(참조) : radar contact
radar contact lost

RADAR MAP : 선택된 지형을 미리 표시한 것을 레이더 전시면상에 나타내는 정보

RADAR MONITORING(레이더 감시) - (참조 : radar service)

RADAR NAVIGATIONAL GUIDANCE(레이더 항행유도) - (참조 : radar service)

RADAR POINT OUT : 항공기가 무선통신을 이양하지 않고 다른 관제사 구역 또는 보호 공역을 진입하게 될 때, 항공기의 레이더 식별을 다른 관제사에게 이양하는 관제사의 조치사항.

RADAR POSITION INDICATION(RPI) : 1차 및 2차감시레이더에 의하여 얻어진 항공기 위치를 레이더전시면상에(레이더시스템에서) 비(非)가공형태로 또는 가공된 형태로 나타낸 시각적인 표시

RADAR POSITION SYMBOL(RPS) : 1차 및 2차감시레이더로부터 얻어진 위치 자료를 자동 가공한 후에 얻어진 항공기 위치를 레이더 전시면상의 항적 형태로 나타내는 시각적인 표시

RADAR REQUIRED : 항행안전시설의 사용 불능과 시설부재로 항행 할 수 없는 계기 접근절차나 항공로 구역을 조종사에게 경고하기 위하여 차트 또는 접근도면에 표기하고, FDC 항공고시보에도 포함되는 용어. 조종사는 위의 용어가 표시된 구역을 통과할 때 레이더 항행유도를 지원 받을 수 있다.

(참조) : radar route
radar service

RADAR ROUTE : 항공기가 유도되는 비행진로나 항공로. 항행유도와 고도배정은 항공교통관제기관이 제공한다.

(참조) : flight path
route

RADAR SEPARATION(레이더분리) - (참조 : radar service)

RADAR SERVICE(레이더업무) : 레이더 식별된 항공기 조종사에게 관제사가 제공할 수 있는 레이더사용을 기초로 한 하나 이상의 다음 업무를 포함하는 용어.

1. Radar Monitoring(레이더 감시) - 기본 항행을 수행중인 조종사에게 인가된 비행진로, 항공로 및 비행로로부터의 이탈을 감시하고 통보하는 항공기의 레이더 비행감시. 계기접근 레이더감시를 할 때, PAR 또는 ILS/MLS 접근에 규정된 PAR 안전제한치 또는 ILS/MLS의 허용치를 벗어나지 않도록 조언 및 지시를 한다.

(참조) : additional service
traffic advisory

2. Radar Navigational Guidance - 방위유도를 제공하기 위한 항공기 유도
3. Radar Separation - 설정된 최저치에 따른 항공기의 레이더 간격분리

RADAR SERVICE TERMINATED(레이더업무 종료) : 제공중인 레이더업무가 더 이상 제공되지 않음을 조종사에게 통보하기 위하여 사용하는 용어. 레이더업무는 자동으로 종료되며, 다음과 각호의 경우에는 조종사에게 통보할 필요가 없다.

1. Class C 공역 또는 기본적인 레이더업무가 제공되는 지역 외에서 항공기가 IFR 비행계획을 취소할 때.
2. 계기/시계 또는 Contact Approach를 수행하는 항공기가 착륙했거나 조연주파수로 변경하도록 지시한 경우.
3. 레이더업무를 제공받는 VFR 항공기가 Class C공역 또는 접근순서업무가 제공되는 지역내에서 관제탑이 관할하는 비행장에 착륙했을 때. 또는 다른 모든 비행장에서 관제탑 또는 조연주파수로 변경하도록 지시하였을 때.
4. 항공기가 레이더 접근을 완료했을 때.

RADAR SURVEILLANCE(레이더 감시) : 일부 레이더기능을 수행하기 위하여 특정 지역의 레이더 감시

RADAR TRACK POSITION : 레이더정보를 근거로 하여 추적 목적으로 사용되는 컴퓨터에 의하여 추정되는 항공기 위치

(주기) : 어떤 경우에는 레이더로부터 획득된 정보 이외의 정보는 추적처리를 지원하기 위하여 사용된다.

RADAR TRAFFIC ADVISORIES(레이더 교통정보조언) : 조종사가 의도하는 비행경로에 영향을 줄 수 있는 확인된 레이더 항공교통에 대하여 조종사에게 경보하기 위하여 발부되는 조언.

(참조) : TRAFFIC ADVISORIES

RADAR TRAFFIC INFORMATION SERVICE - (참조 : traffic advisory)

RADAR WEATHER ECHO INTENSITY LEVELS(레이더 기상 에코강도) : 현존하는 레이더 시스템은 요란을 탐지할 수 없다. 그러나 요란의 정도 및 뇌우와 관련된 다른 기상요소와

레이더 기상 Echo 강도 사이에는 직접적인 연관성이 있다. National Weather Service는 레이더 기상 Echo 강도의 강수량을 6단계로 분류하고 있다. 이들 단계는 때때로 통신상에서 “VIP LEVEL” 1~6으로 표현되기도 한다. 다음의 목록은 뇌우내에서 강수강도에 관련된 VIP LEVEL을 나타낸다.

1. Level 1. WEAK (약함)
2. Level 2. MODERATE (보통)
3. Level 3. STRONG (강함)
4. Level 4. VERY STRONG (매우 강함)
5. Level 5. INTENSE (극심함)
6. Level 6. EXTREME (매우 극심함)

RADAR UNIT : 하나 이상의 업무를 제공하기 위하여 레이더 장비를 사용하는 항공교통 업무기관의 구성요소

RADAR VECTORING : 레이더를 사용하여 항공기에게 특정 방향으로 항행 유도를 하는 것

RADIAL(레디얼) : VOR / VORTAC / TACAN 항법시설로부터 연장된 자방위.

RADIO

1. 통신을 위하여 사용되는 장치
2. 민간비행정보소를 나타내기 위하여 사용되는 용어 : 예를 들면 “Daegu Radio” 는 Daegu FSS를 명칭하는데 사용된다.

RADIO ALTIMETER(무선 고도계) : 지표면상의 항공기 높이를 결정하기 위하여 지상으로부터 Radio Wave의 반사파를 이용하는 항공기 장비.

RADIO BEACON - (참조 : nondirectional beacon)

RADIO DETECTION AND RANGING - (참조 : radar)

RADIO MAGNETIC INDICATOR(무선 자침지시기) : 자이로 나침의 또는 유사한 나침의와 결합된 항공기 항법계기로, 선택한 항행안전시설로부터 방향을 나타내며 항공기 기수에 대한 방위를 표시한다.

RADIOTELEPHONY : 음성으로 정보를 교환하는 기본적인 무선통신의 형태

RAMP - (참조 : apron)

RANDOM ALTITUDE : 비행방향에 부적절하거나 항공교통관제규정에 및 수직분리 최저치에 일치하지 않는 고도

RANDOM ROUTE : 설정 또는 도시/발행되지 않았거나 일부 사용자에게만 적용되는 항공로

RC - (참조 : road reconnaissance)

RCAG - (참조 : remote communications air/ground facility)

RCC - (참조 : rescue coordination center)

RCO - (참조 : REMOTE COMMUNICATIONS OUTLET)

RCR - (참조 : RUNWAY CONDITION READING)

READ BACK(리드백) : 통신내용을 나에게 반복하라

RECEIVING CONTROLLER(인수관제사) : 다른 관제사/기관으로부터 항공기의 관제권을 인수받는 관제사/기관.

RECEIVING FACILITY - (참조 : receiving controller)

RECONFORMANCE : 항공기의 경로와 일치하는 현재 비행계획의 경로를 얻는 자동화된 과정

REDUCE SPEED TO (SPEED) - (참조 : SPEED ADJUSTMENT)

REIL - (참조 : RUNWAY END IDENTIFIER LIGHTS)

RELEASE TIME(릴리스타임) : 다른 교통으로부터 출발항공기의 분리가 필요할 경우 (직접 또는 인가된 중계방식을 통해) ATC에 의하여 조종사에게 발부하는 출발시간 제한사항

REMOTE COMMUNICATION AIR/GROUND FACILITY(원격 통신공지시설) : ARTCC 공중/지상 통신범위를 연장하고 조종사와 관제사간 직접교신을 용이하도록 하기 위하여 사용되는 무인 VHF/UHF 송/수신시설. RCAG 시설은 비상주파수 121.5MHz와 243.0MHz를 갖추지 않고 있다.

REPETITIVE FLIGHT PLAN(RPL) : 기본사항이 동일하며, 규칙적이고 연속적으로 자주 운항하는 각각의 항공기에 관련된 비행계획으로서, 항공 교통업무기관이 보유하여 반복적으로 사용할 수 있도록 운영자가 제출하는 비행계획.

REPORT(보고) : 특정 정보를 항공교통관제기관에 조언할 것을 조종사에게 지시하는 용어.

REPORTING POINT(보고지점) : 항공기의 위치가 보고될 수 있는 특정한 지리적인 위치.

REQUEST FULL ROUTE CLEARANCE(전체 비행로 허가요구) : 항공교통관제(ATC)허가 발부 시 전체 비행로를 조종사가 요구할 때, 사용하는 용어. 동 요구는 제출된 비행계획서가 출발 전 조종사, 항공사, 운영자에 의하여 수정 되었을 때 최초 제출된 비행계획서에 근거한 항공교통관제(ATC)허가 발부를 방지하기 위하여 사용된다.

REQUIRED NAVIGATION PERFORMANCE(RNP) : 지정된 공역 내에서 운항시 필요로 하는 항생 성능 정호가도를 나타내는 용어.

(주기) : 특정 RNP type 또는 적용에 따라 항행성능과 필요조건이 달리 정의된다.

RESCUE CO-ORDINATION CENTER(구조조정센터) : 수색 및 구조 업무의 효율적인 조직화를 촉진하고 수색 및 구조지역 내에서의 수색, 구조작업 수행을 조정하는데 대한 책임이 있는 기관.

RESCUE UNIT : 수색구조의 신속한 수행을 위하여 필요장비와 훈련받은 요원으로 구성되어 있는 기관

RESOLUTION ADVISORY : 침입 항공기에 대한 수직분리 증가조작을 권장하는 교통경보 및 충돌회피시스템(TCAS II)에 의하여 조종사에게 주어지는 전시표시. RA는 Positive, Negative 및 수직 속도제한(VSL)으로 구성된다. RA는 수정과 방지로 분류된다.

RESTRICTED AREA

(참조) : SPECIAL USE AIRSPACE

ICAO용어 RESTRICTED AREA

RESTRICTED AREA[ICAO-비행제한공역] : 한 국가의 영토 및 영해상으로 명시된 공역으로 특정 조건에 따라 항공기의 비행이 제한된다.

RESUME NORMAL SPEED : ATC가 조종사에게 이전에 지시한 속도 제한이 더 이상 필요치 않음을 조언 시 사용하는 용어. ATC가 별도로 지시하지 않는 한, "Resume

normal speed” 는 비행진행단계 발간된 절차에 적용되는 속도제한을 무효화하는 것은 아니다.

RESUME OWN NAVIGATION : ATC가 조종사에게 자신의 책임하에 자체항법으로의 재개를 조언할 때 사용하는 용어. 레이더유도가 완료되었거나 레이더유도중 레이더 포착을 상실하였을 경우 발부된다.

(참조) : RADAR CONTACT LOST

RADAR SERVICE TERMINATED

RMI - (참조 : radio magnetic indicator)

RNAV - (참조) : AREA NAVIGATION

ICAO용어 AREA NAVIGATION

RNAV APPROACH(지역항법 접근) : 항법유도를 위한 항공기 자체 지역항법에 의한 계기접근절차

(참조) : AREA NAVIGATION

INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE

RNP TYPE : 전체비행시간의 95퍼센트 이상을 계획된 지점으로부터 해상 마일로 표시 되는 거리 안에서 비행이 이루어져야 하는 봉쇄구역 수치

예 - RNP 4는 전체 비행시간의 95퍼센트 이상을 정해진 진로로부터 $\pm 7.4\text{km}(4\text{NM})$ 의 항행정확도를 유지하면서 비행해야 함을 나타냄.

ROAD RECONNAISSANCE : 도로, 철도 및 하천을 따라 비행하는 군사활동. 정찰항공로 및 항공로구간은 거의 직선비행을 하지 않으며, 일반적으로 수평 폭 10~30NM, 고도범위 500~10,000피트 AGL로 이루어진다.

ROGER : 나는 당신의 송신내용을 모두 수신하였음. YES 또는 NO를 요구하는 질문의 응답을 하여서는 안 된다.

(참조) : AFFIRMATIVE

NEGATIVE

ROLLOUT RVR - (참조 : visibility)

ROUTE(비행로) : 항공기가 지표면 상공을 횡단하는, 특정 수평면내의 하나 이상의 코스로 이루어진 한정된 경로

(참조) : AIRWAY

JET ROUTE

PUBLISHED ROUTE

UNPUBLISHED ROUTE

ROUTE ACTION NOTIFICATION : PAR/PDR/PDAR이 비행계획서에 적용되고 있는 URET CCLD 고시

(참조) : ATC PREFERRED ROUTE NOTIFICATION

USER REQUEST EVALUATION TOOL CORE CAPABILITY LIMITED DEPLOYMENT

ROUTE SEGMENT(비행로부분) : 항공교통관제에 사용되는 용어로, 두 개의 항행지점, 두 개의 항행안전시설 또는 한 지점과 하나의 항행안전시설로 정의 되는 항공로의 한 부분.

(참조) : FIX(픽스)

ROUTE

ICAO용어 ROUTE SEGMENT

ROUTE SEGMENT(ICA0-항공로단계) : 비행할 항공로의 한 부분으로, 비행계획서상에 명시된 연속적인 두 개의 중요지점으로 명시된다.

RSA - (참조 : runway safety area)

RTR - (참조 : remote transmitter/receiver)

RUNWAY(활주로) : 항공기의 착륙 및 이륙을 위하여 육상비행장에 설치된 일정한 장방형구역

RUNWAY CENTERLINE LIGHTING - (참조 : airport lighting)

RUNWAY CONDITION READING(활주로표면상태수치) : 활주로의 제동상태를 결정함에 있어 조종사가 사용할 수 있도록 특정 민간공항에서 항공교통관제사에 의하여 전달되는 활주로 표면상태수치.

RUNWAY END IDENTIFIER LIGHTS - (참조 : airport lighting)

RUNWAY GRADIENT : 측정된 활주로 양 끝단 또는 두 지점 간의 평균 기울기. 활주로의 경사도가 0.3%를 초과할 경우 활주로 경사도는 비행장도면에 표시된다.

RUNWAY HEADING(활주로 방향) : 활주로 중심선연장선과 일치하는 자방향으로, 도색된 활주로 번호는 아니다. “Fly or maintain runway heading” 이라고 지시될 경우 조종사는 이륙활주로의 중심선과 일치하는 기수로 비행하거나 유지하도록 기대된다. 편류수정은 적용되지 않는다. 예를 들면 Runway 4, 실제 활주로 중심선의 자방위 기수는 044이므로 044로 비행한다.

RUNWAY-HOLDING POSITION : 달리 비행장 관제탑에서 허가하지 않는 한 이동중인 항공기와 차량 등이 정지·대기하여야 하는 지정된 구역으로 활주로, 장애제한 구역, ILS/MLS 임계지역/민감지역을 보호하기 위하여 설정됨.

RUNWAY INCURSION : 항공기의 이착륙을 위하여 지정된 공항의 보호구역에 항공기, 차량 또는 인원이 무단으로 침입하는 것

RUNWAY LIGHTS - (참조 : airport lighting)

RUNWAY MARKINGS - (참조 : airport marking AIDS)

RUNWAY OVERRUN : 주로 군기지에서, 활주로 중심선 연장선상에 위치하며, 활주로와 양옆의 폭을 합한 폭과 동일한 폭을 갖는 활주로 끝단을 넘어선 안전장치 또는 포장지역.

RUNWAY PROFILE DESCENT : 조종사가 이용하도록 그림과/또는 문자형태로 발간된 IFR 항공교통관제 도착절차로, STAR와 관계가 있다. Runway Profile Descent은 진로를 제공하고 항공로구조로부터 조종사가 계기접근절차에 대한 허가를 받거나 절차를 수행할 지점으로 비행할 통과고도, 속도제한 및 기수를 표시한다. Runway Profile Descent은 차트에 명시될 경우, 1본 이상의 활주로에 적용할 수 있다.

(참조) : AIM

RUNWAY SAFETY AREA(활주로 안전구역) : Undershoot, overshoot 또는 활주로로부터 이탈시 항공기의 손상 위험을 감소시키기 위하여 활주로 주변에 마련된 일정한 표면. 활주로 안전지역의 치수는 다양하다. 설계표준에는 활주로 안전지역이 다음과 같아야 한다고 지시한다.

1. 걸릴 것이 없고, 완만하며 잠정적으로 위험한 흙, 언덕, 침하 또는 기타 표면변형이 없어야 한다.
2. 물 고임현상을 방지하기 위한 완만한 경사 또는 하수구에 의한 배수가 되어야 한다.
3. 건조한 조건하에서, 제설장비, 항공기 구조와 소방장비지원 및 항공기의 구조적인 손상을 초래하지 않고 항공기의 임시 통행이 가능해야 한다.
4. 장비의 성능상 활주로 안전지역에 이동시킬 필요가 있는 물체를 제외하고, 물체로부터 자유로워야 한다. 이러한 물체는 파손될 지점이 지상으로부터 3인치 보다 높지 않은 최저실제높이가 되도록 저충격 저항 지지물로 건설되어야 한다.

(참조) : AC 150/5300-13, Airport Design, Chapter 3

RUNWAY USE PROGRAM(활주로사용계획) : 소음방지 활주로 선택 계획은 도착 및 출발항공기에 대한 비행장주변 주민을 고려한 소음방지 노력을 강화하기 위하여 마련되었다. 이러한 계획들은 활주로 사용프로그램으로 발전하였으며 12500LBS를 초과하는 모든 터보제트기에 적용된다; 12500LBS미만 터보제트기는 비행장 소유자가 소음문제를 발생시킨다고 결정할 경우에만 적용된다.

1. Formal Runway Use Program - 인가된 소음방지 프로그램은 비행운영자, 항공교통업무, 공항소유자와 사용자간의 협정서로 명시되고 통보된다. 일단 성립되면 항공기 운영자와 조종사의 프로그램 참여는 의무사항이 된다.
2. Informal Runway Use Program - 인가된 소음방지 프로그램은 협정서를 요구하지 않으며, 항공기 운영자/조종사의 프로그램 참여는 자발적이다.

RUNWAY VISUAL RANGE(RVR) : 활주로의 중심선에 있는 항공기의 조종사가 활주로의 윤곽을 나타내거나 또는 활주로의 중심선을 표시하는 활주로 표면표시 또는 등화를 볼 수 있는 거리

RUNWAY VISIBILITY VALUE - (참조 : visibility)

RUNWAY VISUAL RANGE - (참조 : visibility)



SAFETY ALERT(안전경고) : 안전경고는 관제사의 판단에 따라 항공기가 산악, 장애물 또는 다른 항공기와 고도상으로 불안정한 충돌 위치에 있다고 판단 시 관제사가 항공기에게 발부한다. 조종사가 당해 상황을 회피하기 위하여 수정조치를 취하고 있거나 다른 항공기를 확인하였음을 조연한 경우 관제사는 경고발부를 중단할 수 있다.

1. Terrain/Obstruction Alert - 관제사의 판단에 따라 항공기가 산악/장애물에 고도상으로 불안정한 충돌위치에 있다고 인지될 경우 ATC의 관제하에 있는 항공기에게 발부되는 안전경고. 예를 들면 “Low Altitude Alert, check your altitude immediately.”
2. Aircraft Conflict Alert - 관제사의 판단에 따라 관제하에 있는 항공기와 비관제 항공기가 두 항공기 상호간에 불안정한 충돌위치에 있다고 인지될 경우 관제항공기에게 발부되는 안전경고. 관제사는 경고와 함께 가능한 조종사에게 대체진로를 제공한다. 예를 들면

“Traffic Alert, advise you turn right heading Zero niner zero or climb to eight thousand immediately.”

(주기) : 안전경고의 발부는 불안정한 상황을 인지하는 관제사의 능력에 따른 부가적인 것이다. 제공된 비행진로는 관제하에 있는 다른 항공기에 입각한 것이다. 일단 경고가 발부되면 어느 방향으로 조치를 취할 것인가는 전적으로 조종사의 특권이며 그에 따라 조종사는 조치를 취해야 한다.

SAIL BACK : 수상 비행기의 이동이 수상 방향타/객실창문의 개폐에 의하여 조종되는 곳에서(일반적으로 Power off 상태에서) 강풍상태일 경우 이루어지는 항공기 기동.

SAME DIRECTION AIRCRAFT(동일방향 항공기) : 항공기가 다음과 같이 같은 방향으로 운항 할 때

1. 같은 방향으로 동일한 항적을 따라 운항
2. 항적이 평행하고 항공기가 같은 방향으로 비행
3. 항적이 45° 미만으로 교차할 때

SAR - (참조 : search and rescue)

SAY AGAIN : 마지막 송신 내용을 반복하도록 요구할 때 사용되는 용어. 일반적으로 이해하지 못하거나 수신하지 못한 송신내용 또는 일부분을 명시한다. 예를 들면, “Say again all after BSN VOR” .

SAY ALTITUDE : 항공기의 특정한 고도를 확인하기 위하여 사용하는 용어. 항공기가 상승 또는 강하시 조종사는 지시고도를 가장 가까운 100피트 단위로 반올림하여 통보하여야 한다.

SAY HEADING : 항공기의 기수를 조종사에게 요구할 때 사용되는 용어. 조종사는 항공기의 실제기수를 통보하여야 한다.

SDF - (참조 : simplified directional facility)

SEALANE : 수상에서 운항하도록 설계된 항공기를 위하여 시각적 마커로 표시된 수면상의 지정된 부분.

SEARCH AND RESCUE(수색 및 구조) : 실종 항공기를 수색하고 원조 요청을 지원하는 업무. 수색 및 구조에 관련된 정보는 항공교통기관을 통해서 전달되거나 전화로 구조조정센터에 직접 통보한다.

SEARCH AND RESCUE FACILITY(수색 및 구조기관) : 조난에 처한 인명 또는 재산에 대하여 원조하기 위하여 수색 및 구조업무를 유지·운영하는데 대한 책임이 있는 기관.

SECONDARY RADAR (2차레이더): 레이더국으로부터 송신된 무선신호가 다른 무선신호의 송신을 발생시키는 레이더시스템

SECONDARY SURVEILLANCE RADAR : SSR(2차 감시레이더):송신기/수신기(질문기) 및 트랜스폰더를 사용하는 감시레이더 체계

SECTIONAL AERONAUTICAL CHART - (참조 : aeronautical chart)

SECTOR LIST DROP INTERVAL(섹터목록표 삭제간격) : 도착항공기가 설정된 픽스를 통과하여 도착 항공기 목록에서 삭제할 수 있는 분 단위의 간격.

SEE AND AVOID(육안회피) : 계기 또는 시계비행규칙으로 운항하는 조종사는 기상조건이 허락될 때, 다른 항공기를 회피하기 위한 관찰 및 기동이 요구된다.

SEGMENTED CIRCLE : 관제탑이 운영되지 않는 비행장에서 교통장주 정보를 제공하기 위하여 설치된 시각표시시스템.

SEGMENTS OF AN INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE(계기접근절차 단계) : 계기접근절차는 접근절차의 구성에 따라 4 부분으로 구성된다.

1. 첫 접근(Initial Approach) - 첫 접근픽스와 중간 접근픽스 또는 중간진로 내지 최종 접근진로에 항공기 정대 지점 사이의 구간.
2. 중간접근(Intermediate Approach) - 중간픽스 또는 지점과 최종접근픽스 사이의 구간.
3. 최종접근(Final Approach) - 최종접근픽스 또는 지점과 활주로 비행장 또는 실패 접근지점 사이의 구간.
4. 실패접근(Missed Approach) - 실패접근지점 또는 결심고도와 명시된 고도의 실패 접근픽스 사이의 구간.

(참조) : ICAO 용어 MISSED APPROACH PROCEDURE

SELECTED GROUND DELAYS : 특정한 픽스 또는 지역상공의 교통흐름을 원활하게 조절하기 위하여 항공기에게 지상지연을 발부하는 교통운영절차.

SENDING UNIT/CONTROLLER (발송기관/관제사) : 메시지를 송신하는 항공교통업무 기관/항공교통관제사

(주기) : RECEIVING UNIT/CONTROLLER(접수기관/관제사) 참조

SEPARATED PARALLEL OPERATION (분리평행운영) : 하나의 활주로는 접근을 위하여 사용하고 다른 활주로는 출발을 위하여 사용하는 평행 또는 준평행 계기활주로 상에서의 동시 운영

SEPARATION(분리) : 항공교통관제에서 비행 및 이·착륙시 안전하고 질서 정연한 이동을

확보하기 위한 항공기의 공간분리.

SEPARATION MINIMA(분리최저치) : 항공교통관제절차에 따라 항공기간 분리되는 종적, 횡적 또는 수직적인

SEVERE WEATHER FORCAST ALERTS(악기상 예보 경고) : 악기상 주의회보(WW)가 발부되는 것을 사용자에게 주의시키기 위하여 제공되는 예비정보. 이 정보는 강한 천둥 번개 또는 폭풍이 예상되는 지역을 지정한다. 이 정보는 부정기적이고 요청 시, 발부 된다

SFA - (참조 : single frequency approach)

FO - (참조 : simulated flameout)

HF - (참조 : super high frequency)

SHORELINE(해안선) : 해안의 일반적인 윤곽을 따라 표시한 선으로서, 폭 30NM미만 어귀 또는 만의 경우에는 어귀 또는 만을 가로질러 반대편 윤곽선까지 이어서 표시함.

SHORT RANGE CLEARANCE : 항공교통관제기관이 완전한 허가를 협의하는 동안 인근 특정 픽스로 IFR 비행하도록 출발 IFR 항공기에 발부되는 허가.

SHORT TAKEOFF AND LANDING AIRCRAFT(단거리 이·착륙 항공기) : 인가된 비행 하중 범위 내 적용 가능한 STOL(단거리 이착륙) 특성, 감항성, 운항, 소음 및 공해기준에 따라 STOL 활주로에서 운항할 수 있는 항공기.

SIAP - (참조 : standard instrument approach procedure)

SIDESTEP MANEUVER(측면기동) : 계기접근이 수립되어 있는 활주로와 간격이 1200피트 이하인 평행활주로에 직진입 착륙을 허가하기 위하여 계기접근 완료 시, 조종사가 수행하는 시각적인 비행기동.

SIGMET(악기상 예보) : 항공기의 안전운항에 영향을 미치는 특정항공로기상현상이 발생 하였거나 발생이 예상될 때, 기상대에서 고시하는 정보

SIGMET INFORMATION : 항공기의 안전운항에 영향을 미칠 수 있는 특정한 항공로에서 기상현상의 발생 또는 발생예상에 대하여 기상 관측소에서 발부하는 정보.

SIGNAL AREA (신호구역) : 지상신호를 나타내기 위하여 사용되는 비행장의 일정구역

SIGNIFICANT POINT : 지정된 교차점, 항행안전시설에 기초한 지점 또는 위도와 경도의 도(°) 단위로 표현된 지리적 좌표로 분리제공의 목적을 위하여 수립되거나 또는 비행로를 지정하기 위하여 수립된 지점.

SIGNIFICANT POINT(중요지점) : ATS비행로 또는 항공기의 비행로를 나타내고 다른 항행 및 항공교통업무(ATS)목적으로 사용되는 특정한 지리적 위치

SIMPLIFIED DIRECTIONAL FACILITY : 비정밀 계기접근에 사용되는 항행안전시설. 일반적으로 활주로와 3° 미만으로 벌어져 있으며, Localizer의 폭보다 넓어서 정밀도가 떨어지는 것을 제외하고는 SDF 최종접근로는 ILS Localizer와 비슷하다.

SIMULATED FLAMEOUT(가상엔진정지) : (일반적으로 군용에서) 제트항공기가 활주로에 IDLE TRUST : 상태로 비행하는 연습접근. 이 접근은 high key에서 시작하고 Final로 계속적인 선회와 더불어 상대적으로 높고 넓은 Downwind Leg를 통해서 final 상으로 비행할 수 있다. 이런 접근은 착륙 또는 low approach로 종료된다. 이 접근의 목적은 항공기가 엔진정지 상태를 대비하여 훈련하는 것이다.

SIMULTANEOUS ILS APPROACHES(동시 ILS 접근) : 활주로 중심선간 간격이 최소

4300피트 분리된 평행활주로를 갖춘 비행장에 동시 ILS 접근을 인가하는 접근 시스템. 전체 시스템의 필수요소는 ILS, RADAR, 통신, ATC절차 및 적절한 항공기 탑재장비이다. **SINGLE DIRECTION ROUTE(단일 방향 비행로)** : 종종 고고도 항공로지도에 도시되는 우선권이 주어진 IFR 항공로며 일반적으로 단일 방향으로만 흐름이 이루어진다.

SINGLE FREQUENCY APPROACH(단일 주파수접근) : 협의에 의거 군용 단좌제트기에 제공되는 업무로, 착륙을 위한 접근 시, 단일 UHF 주파수의 사용을 허가한다. 항공교통 센터로부터 터미널시설로 관제이양 될 때, 항공로상 고도강하를 위하여 주파수변경을 필요로 하는 경우를 제외하고, 일반적으로 조종사에게 접근 시작단계부터 접지대까지 주파수변경을 요구하지 않는다. DOD FLIP상의 약어 “SFC” 는 이 업무가 공항에서 사용할 수 있음을 나타 낸다.

SINGLE PILOTED AIRCRAFT(단좌항공기) : 단좌, 복좌 또는 두 개의 조종장치를 갖지만 한 명의 조종사에 의하여 조종되는 군용 터보제트기는 항공교통업무를 제공 할 때, 단 좌항공기로 간주된다.

SLASH - 연장된 타깃으로 전시되는 레이더 비컨 응답.

SLDI - (참조 : sector list drop interval)

SLOT TIME - (참조 : meter fix time slot time)

SLOW TAXI : 수상비행기의 저출력 또는 낮은 회전수로 활주.

SLUSH(진창) : 발로 밟았을 때 물이 통기는 상태로 변한 물에 젖은 눈으로 비중은 0.5에서 0.8. (주기) : 특히 비, 진눈개비 및 눈이 내릴 때 얼음, 눈 또는 고여 있는 물과 섞여 있을 경우, 비중이 0.8을 초과하는 물질로 될 수 있음. 이 물질들은 물/얼음 함유량이 많기 때문에 탁하기 보다는 투명하고 비중이 높아 쉽게 구분된다.

SNOW(ON THE GROUND) : 지표면의 눈

1. DRY SNOW (마른눈) 자연 상태로 방치 시, 바람에 날리거나 손으로 뭉치는 경우, 놓으면 다시 흩어지는 눈. 비중은 0.35 미만
2. WET SNOW(젖은 눈) 손으로 뭉칠 때, 눈 뭉치가 되어 단단해지는 눈. 비중은 0.35 이상 0.5 미만
3. COMPACTED SNOW(굳은 눈) 한번 압축시키면 단단한 덩어리로서 더 이상 압축 시킬 수 없는 상태가 되어 그대로 있거나 접었을 때, 한 덩어리로 분리되는 눈. 비중은 0.5 이상

SPEAK SLOWER - 음성통신에서 통화속도를 늦추도록 요구할 때 사용되는 용어.

SPECIAL EMERGENCY : 항공기 또는 승객의 안전을 위협하는 항공기 탑승객에 의한 항공해적행위 또는 적대행위 상태.

SPECIAL INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE - (참조 : instrument approach procedure)

SPECIAL USE AIRSPACE(특별 사용구역) : 지구표면상의 한 지역으로 명시된 제한적인 범위의 구역으로, 이 지역 내에서는 그 특성에 따라 비행활동이 제한되고, 또는 비행활동의 일부분이 아닌 항공기 운항을 제한할 수 있다. 특별사용구역의 종류는 다음과 같다.

1. Alert Area(경보구역) - 항공기에게 위험하지 않은 많은 양의 비행훈련활동 또는 이례적인 형태의 공중비행활동이 이루어지는 구역. 경계구역은 비참가 조종사에게 통보하기 위하여 항공지도에 도시된다. 경보구역 내에서의 모든 비행활동은 연

방향공법에 따라 이루어지며, 경고공역을 통과하는 조종사뿐만 아니라 참가 항공기도 동일한 충돌회피의 책임이 있다.

2. Controlled Firing Area(통제사격공역) - 비참가 항공기에 대한 위험을 제거하고, 지상의 인명과 재산의 안전을 위하여 통제조건하에서 비행활동이 이루어지는 공역.
3. Military Operations Area(군작전공역) - IFR 항공기로부터 어떠한 비위협적인 군사 활동을 분리하거나 격리시키고, 동 지역에서 이루어지는 군사활동을 VFR 항공기가 인식하도록 하기 위하여 Class A 공역 외부에 설정한 군사작전지역.
4. Prohibited Area(비행금지공역) - 항공법 제38조의 규정에 의한 공역으로, 안전, 국방상 기타의 이유로 항공기의 비행을 금지하는 공역. 당해 금지공역 담당기관의 허가 없이 항공기를 운항하여서는 아니 된다.
5. Restricted Area(비행제한공역) - 항공법 제38조의 규정에 의한 공역으로, 당해 공역에서 항공기의 비행은 전적으로 금지되지는 않으나 제한을 받는다. 대부분의 제한공역은 공동사용으로 명시되어 있으며 사용기관에서 사용하지 않을 경우 제한공역에서 IFR/VFR 운항은 관할 항공교통관제기관으로부터 허가를 받을 수 있다. 제한공역은 항공지도에 표시되어 있다. 공동사용이 허가된 곳에서는 항공교통 관제를 담당하는 해당기관의 명칭이 표시된다.
6. Warning Area(경고공역) - 경고공역으로 비참가 항공기에게 위험할 수 있는 활동을 포함하는 공역으로서, 경고공역의 목적은 비참가 조종사에게 잠재적인 위험을 경고하기 위한 것이다. 경고공역은 국내 또는 국제해상 또는 두 곳 모두에 위치할 수 있다.

(참조 : 항공법)

SPECIAL VFR CONDITIONS(특별 시계비행조건) : B, C, D, E 등급 공항교통구역(Surface Area) 내 VFR 비행 기상보다 낮은 기상상태에서, 항공기에게 시계비행규칙으로 비행이 허가된다.

SPECIAL VFR FLIGHT (특별시계비행항공기) : 시계비행기상상태 미만의 상태에서 관제권내를 비행 할 수 있도록 항공교통관제기관이 인가한 시계비행항공기

SPECIAL VFR FLIGHT(특별시계비행) : 기상조건이 시계비행 기상상태 미만인 B, C, D 또는 E 등급 표면구역(Surface Area) 내에서 비행허가에 따라 이루어지는 항공기운항. 동 운항은 조종사 요구에 의거 항공교통관제기관이 허가한다.

SPECIAL VFR FLIGHT(특별시계비행) : 시계비행기상상태 미만의 기상상태에서 관제권내를 비행할 수 있도록 항공교통관제기관이 허가하는 시계비행

SPEED - (참조 : airspace)

SPEED ADJUSTMENT(속도조절) : 적절한 분리제공 목적으로 조종사에게 항공기의 속도를 특정한 값으로 조절을 요구 할 때, 사용하는 항공교통관제절차. 조종사는 지시한 속도로부터 $\pm 10\text{KTS}$ 또는 Mach 0.02를 유지하여야 한다.

속도조절의 예 : 1. "Increase/reduce speed to Mach point (number)."

2. "Increase/reduce speed to (speed in knots)."

"Increase/reduce speed (number of knots) knots."

SPEED BRAKES(감속장치) : 강하 또는 착륙 시 항공기의 속도를 감속할 수 있는 항공기 장치.

SPEED SEGMENTS(속도단계) : 속도와 고도가 명시된 최적비행경로를 따라 전이지점과

최고점 사이의 도착항공로부분. 각 전이지점으로부터 각 최고점까지는 하나의 도착속도 구분이 적용된다. 각 세트는 6개 구분까지 포함할 수 있다.

SQUAWK (Mode, Code, Function) : 항공기 트랜스폰더 Mode, Code, Function 작동을 요구하는 용어.

예를 들면 “Squawk three/alpha, two one zero five, low.”

SSR RESPONSE(2차감시레이더 응답) : 질문에 대한 2차감시레이더 트랜스폰더 응답으로서 레이더 전시면에 나타나는 비기호 형태의 시각표시

STAGING/QUEUING : 출발 픽스, EDCT 및 제한사항에 의한 비행장의 지정된 이동지역 내에서 출발항공기의 배치, 통합, 분리.

STANDARD INSTRUMENT APPROACH PROCEDURE - (참조 : instrument approach procedure)

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE(표준계기 출발절차) : 조종사가 사용할 수 있도록 그림/문자로 발간되어 있는 계기비행규칙에 의거 사전에 계획된 항공교통관제 절차이다. SID는 터미널지역에서 항공로 상의 해당 부분까지 비행로로 구성된다.

STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHARTS - (참조 : aeronautical chart)

STANDARD TERMINAL ARRIVAL(표준 도착절차) : 조종사가 사용할 수 있도록 그림과 /또는 문자 형태로 발간된 사전에 계획된 계기비행규칙에 의거한 항공교통관제 도착절차. STAR는 항공로로부터 터미널지역의 외부지점(out of fix) 또는 계기접근픽스/도착지점까지의 비행로를 제공한다.

STANDARD TERMINAL ARRIVAL CHARTS - (참조 : aeronautical chart)

STAND BY(대기) : 관제사 또는 조종사가 수 초 동안 기다려야 한다는 의미로, 일반적으로 다른 우선순위업무를 수행하기 위한 것이다. 또한 “Stand by for clearance” 는 기다리란 것을 의미한다. 호출한 사람은 지연이 길어질 경우 재 교신을 하여야한다. “Stand by” 는 승인 또는 거부를 의미하는 것은 아니다.

STAR - (참조 : standard terminal arrival)

STATE AIRCRAFT : 군 또는 세관에서 사용하거나 경찰업무에 사용하는 항공기.

STATIC RESTRICTIONS : 일반적으로 변경되지 않으며, 고정되고 적소에 위치하거나 또는 발간된 제한사항.

STATION DECLINATION(지국편위) : VOR국이 개통되었을 때 결정되는 VOR의 0도와 진북 간의 편차

STATIONARY RESERVATION : 일정한 지역 내에서의 활동을 포함하는 고도유보. stationary reservation은 무기체계 또는 장비의 임무, 편대비행 및 대잠수함작전, 로켓, 미사일, 무인항공기 비행, 공중급유 또는 유사작전과 같은 특별임무를 띤 활동을 포함한다.

STEPDOWN FIX : 통제장애물을 안전하게 통과 비행할 수 있는 지점을 표시함으로서 계기접근절차단계에서 추가적인 고도강하를 허가하는 지점.

STEP TAXI : 수상비행기가 고출력 또는 높은 엔진회전수로 활주하는 것.

STEP TURN : 이륙하기 위하여 사용 중인 수상활주로로 진입하기 전에 수상비행기를 평행자세가 되도록 하는 비행조작. STEP TURN 조작은 조종사의 요구에 의하여 사용된

다.

STEREO ROUTE : 사용자 및 ACC의 식별된 코드명칭으로 설정된 통상적인 비행항공로. 예를 들면 ALPHA 2, 이 항공로는 비행계획처리 및 통신을 최소화한다.

STOL AIRCRAFT - (참조 : short takeoff and landing aircraft)

STOP ALTITUDE SQUAWK : 항공기 트랜스폰더의 자동고도보고기능 중지를 항공기에게 통보할 때 ATC가 사용하는 용어. 구두 보고 고도가 자동고도보고와 300피트 이상 차이가 있을 때 발부된다.

STOP AND GO(정지 후 이륙) : 항공기가 착륙하여 활주로 상에서 완전히 정지한 후, 동 지점에서 이륙하는 절차.

STOP BURST - (참조 : stop stream)

STOP BUZZER - (참조 : stop stream)

STOPOVER FLIGHT PLAN(중간 기착 비행계획서) : 중간기착 목적지를 거쳐 최종 목적지로 가는 일련의 비행계획서를 한번 제출함으로서 인가하는 비행계획양식.

STOP SQUAWK(Mode or Code) : 항공기 트랜스폰더의 특정 기능을 작동을 중지하도록 조종사에게 통보할 때 ATC에서 사용하는 용어.

STOP STREAM : 항공교통관제기관이 조종사에게 전자대향활동(ECM) 중지를 요구할 때, 사용하는 용어.

STOPWAY(정지로) : 활주로 중심선 연장선의 중앙에 위치하여 활주로 폭만큼 넓은 이륙활주로를 넘어선 지역으로, 이륙포기 시 항공기의 구조적인 손상을 초래하지 않고 항공기를 지탱할 수 있으며 항공기를 감속시키는데 사용하기 위하여 공항당국에서 설정한 지역.

STRAIGHT-IN APPROACH IFR(직진입 계기비행접근) : 절차선회를 실시하지 않고 최종접근이 시작되는 계기접근으로, 직진입 착륙완료 또는 직진입착륙 최저치를 설정이 필요치 않은 계기접근절차.

STRAIGHT-IN APPROACH VFR(시계비행 직진입접근) : 다른 교통장주 부분을 비행하지 않고 활주로중심 연장선(최종접근진로)에 정대하여 교통장주에 진입.

STRAIGHT-IN LANDING(직진입착륙) : 계기접근을 완료하면서 최종접근진로와 30° 이내로 정렬된 활주로 상으로 이루어지는 착륙.

STRAIGHT-IN LANDING MINIMUMS - (참조 : landing minimums)

STRAIGHT-IN MINIMUMS - (참조 : straight-in landing minimums)

SUBSTITUTIONS(대체) : 사용자에게 CTA 변경이 허용된다. 일반적으로 항공사 운항 관리사는 요청을 받은 경우 ATCSSC에 알려야 한다. ATCSSC는 해당 터미널에 통보될 TMU에게 허가된 대체사항을 통보해야한다. 정해진 EQF 시간동안 permissible sweeping 교통량을 변경하여서는 안된다.

SUBSTITUTE ROUTE(대체비행로) : 항공로의 일부분이 항행안전시설의 상태로 인해 사용 불가능할 경우 조종사에게 지정되는 비행로. 대체비행로는 다음과 같이 구성된다.

1. ATC에 의하여 특정한 항행안전시설 레디얼 또는 진로로 명시된 비행로
2. ATC에 의하여 직선 또는 항행안전시설 간에 명시된 비행로.

SUNSET AND SUNRISE(일몰-일출) : 항공달력에 발간된 일몰과 일출의 태양시를 의미함

1. Sunset(일몰) : 태양의 원반 맨 윗부분이 수평선하로 사라지는 순간을 말함.
2. Sunrise(일출) : 태양의 원반 맨 윗부분이 수평선상에 타나나는 순간을 말함
3. Night(야간) : 한국천문연구원이 발행하는 각 지역의 저녁 시민박명시간의 끝과 아침 시민박명시간의 시작 사이의 시간.
4. Civil twilight(시민박명) : 태양의 고도가 일몰 후 지평선 아래 6까지 또는 일출 전 지평선 아래 6에서 지평선까지의 시간으로서 한국에서는 약 30분간으로 적용함

SUPER HIGH FREQUENCY : 3~30GHz의 주파수대.

SURFACE AREA(표면구역) : 공항에 대하여 지정된 Class C, D, E 공역의 측면 경계에 의하여 포함된 공역으로 지면에서 시작하여 공중으로 연장됨.

SURVEILLANCE APPROACH(감시접근) : 관제사의 레이더스코프상에 전시된 활주로 시단(threshold)으로부터 최종접근진로(azimuth)와 거리(range)에 관련된 항공기의 위치를 근거하여 조종사가 따르도록 항공교통관제사가 지시를 발부하는 계기접근. 조종사가 요구할 경우 관제사는 최종접근로상의 권고고도를 제공하여야 한다.

SYSTEM STRATEGIC NAVIGATION(시스템 전략항법) : 의도하는 항적을 유지하기 위하여 항공기 자체시스템을 사용하여 사전 계획된 항공로를 항행하는 군비행기. 이런 비행활동은 일반적으로 횡적 항공로폭 10NM과 산악을 따라 비행하는 항공로부분일 경우 고도범위 1,000피트~6,000피트 AGL을 필요로 한다.



TACAN - (참조 : tactical air navigation)

TACAN-ONLY AIRCRAFT(TACAN 장착 항공기)- 일반적으로 군용항공기로, TACAN의 DME 장비를 갖추고 있으나 VOR 항법시스템 능력이 없는 항공기. 비행허가에 TACAN 또는 VORTAC 픽스 및 접근을 명시해야 한다.

TACTICAL AIR NAVIGATION(전술항법) : 적절한 장비를 갖춘 항공기에게 TACAN 시설로부터의 방위 및 거리를 계속적으로 표시해 주는 UHF주파수대 전자 거리-방위 공중항법보조.

TAILWIND(배풍) : 활주로의 종축에 대하여 90° 이상의 방향에서 부는 바람. 활주로의 자방향은 종축을 결정하는 기초자료로 이용된다.

TAKEOFF AREA - (참조 : landing area)

TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE(이륙가능거리) : 이륙활주가능 길이에 Clearway 길이를 더한 길이(주어진 경우).

TAKE-OFF RUN AVAILABLE(이륙활주가능) : 항공기 이륙을 위한 지상활주에 적합하고 이용 가능하다고 명시된 활주로 길이.

TARGET(타깃) : 1차레이더의 반사파 또는 레이더 비컨응답으로부터 산출된 레이더 전시기상의 표시

TARGET RESOLUTION : 상호 관련 있는 레이더타깃이 달지 않도록 하기 위한 처리 과정. 타깃 분석은 다음과 같이 적용한다.

1. 두 개의 1차 타깃의 가장자리 간 또는 ASR-9 1차 타깃심볼 가장자리 간
2. Beacon control slash과 1차 타깃의 가장자리 간
3. 두 Beacon control slash의 가장자리 간

이 절차가 사용되었을 때 의무적인 교통정보조언과 안전경보가 발부된다.

TARGET SYMBOL(타깃심볼) : 1차레이더 반사파 또는 레이더 비컨 응답으로부터 산출된 것으로 레이더 전시기상에 표시된 컴퓨터가 만든 표식.

TAXI : 비행장 표면에서 항공기 자체동력으로 이루어지는 항공기 이동. 또한 바퀴 장착 헬리콥터의 지상이동을 의미한다.

TAXI HOLDING POSITION(지상활주대기지점) : 지상활주하는 항공기와 차량이 활주로와 적절한 안전간격을 유지하기 위하여 대기하도록 지정된 장소

TAXING(지상활주) : 이·착륙을 제외한 항공기 자체동력을 이용한 비행장표면에서의 항공기 이동

TAXI PATTERNS : 다른 활주로 또는 사용 가능한 비행장 지역에 대한 바람직한 지상 교통흐름에 대하여 설명하기 위하여 설정된 pattern.

TAXIWAY(유도로) : 항공기의 지상통행 및 비행장내의 한 부분과 다른 부분의 연결을 위하여 육상비행장에 설치한 일정한 통로로서 다음을 포함한다

1. AIRCRAFT STAND TAXILANE(항공기주기장 통행로) : 유도로로 지정된 계류장 내의 한 부분으로서 항공기주기장 출입목적으로만 사용함

2. APRON TAXIWAY(계류장유도로) : 계류장에 위치하는 유도로서시스템의 한 부분으로서 계류장을 가로지르는 통과 지상통행로로 사용함
3. RAPID EXIT TAXIWAY(고속이탈유도로) : 착륙항공기가 다른 유도로를 사용할 때 보다 빨리 활주로를 벗어남으로서 활주로 점유시간을 최소화할 목적으로 활주로에 예각으로 연결한 유도로

TCAS - (참조 : traffic alert and collision avoidance system)

TCH - (참조 : threshold crossing height)

TCLT - (참조 : tentative calculated landing time)

TDZE - (참조 : touchdown zone elevation)

TELEPHONE INFORMATION BRIEFING SERVICE(음성정보 브리핑 업무) : 지속적으로 반복되는 기상 또는 항공정보에 관한 전화 녹음.

TENTATIVE CALCULATED LANDING TIME(임시 계산된 착륙시간) : 활주로상태, 비행장 수용능력, 비행장 도착지연시간, 기타 도착항공기를 기초로 하여 각 도착항공기에 적용되는 Vertex을 구하기 위하여 계산된 계획시간. 이 시간은 항공기의 VTA 또는 선행항공기의 TCLT/ACLT에 AAI를 더한 것 중 더 늦은 것이 된다. 이 시간은 항공기의 진행 및 다른 도착항공기의 현재 연관성에 따라 갱신된다.

TERMINAL AREA(터미널지역) : 접근관제업무 또는 비행장교통관제업무가 제공되는 공역을 나타내는데 사용되는 일반적인 용어.

TERMINAL AREA FACILITY(터미널구역시설) : 이 · 착륙하는 IFR, VFR, SVFR 항공기와 경우에 따라 항공로비행 항공기에 대하여 항공교통관제업무를 제공하는 기관.

TERMINAL CONTROL AREA(터미널관제구역) : 통상 한개 또는 두개이상의 주요비행장 부근의 항공로(ATS) 합류지점에 설정되는 관제구역

TERMINAL VFR RADAR SERVICE(터미널 VFR 레이더업무) : IFR 항공기에게 제공되는 터미널 레이더업무를 시계비행(VFR) 항공기로 확대하기 위하여 제정된 지역 프로그램. 동 프로그램은 기본적인 레이더업무, 터미널 레이더업무, Class B 업무 및 Class C 업무로서 4가지 형태로 분류된다.

1. BASIC RADAR SERVICE - 모든 위임된 터미널 레이더시설로부터 VFR 항공기에게 제공되는 업무. 기본적인 레이더업무는 안전경보, 교통정보조언 및 조종사 요구시 제한된 레이더유도를 제공하며, BASIC RADAR SERVICE 목적의 절차가 수립된 곳과/또는 합의서에 의한 지역에서 순서를 제공한다. 이 업무의 목적은 안전하고 질서정연하게 교통장주내로 도착하는 시계비행(VFR) 및 계기비행(IFR) 항공기의 흐름을 조절하고, 출발하는 시계비행 항공기에 대하여 교통정보조언을 제공하는데 있다.
2. TRSA Service - 기본적인 레이더업무에 더하여 Primary Airport로 비행하는 모든 IFR 항공기와 참여하는 VFR 항공기에 대한 순서분리 제공 및 모든 참여 VFR 항공기간 분리를 제공한다. 이 업무의 목적은 TRSA로 정의된 지역 내에서 운영하는 모든 IFR 항공기와 모든 참여하는 VFR 항공기간에 분리를 제공하는 것이다.
3. Class C Service - 기본적인 레이더업무에 더하여 IFR 및 VFR 항공기간 인가된 분리, VFR 항공기의 순서 및 기본공향으로 도착하는 VFR 항공기에 대한 순서를

제공한다.

4. Class B Service - 이 업무는 기본적인 레이더업무에 더하여 IFR, VFR과/또는 중량에 기초한 항공기의 인가된 분리 및 주공향으로 도착하는 VFR 항공기의 순서 분리를 제공한다.

TERMINAL RADAR SERVICE AREA(터미널레이더업무구역) : 항공교통관제업무에서 레이더 유도, 순서분리 및 모든 IFR과 참여하는 VFR 항공기의 분리를 제공하는 비행장을 둘러싼 구역. 조종사의 참여는 추천되지만 강제사항은 아니다.

TERMINAL-VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RANGE STATION(터미널-VOR국) : 비행장 또는 그 부근에 위치하고 접근보조시설로 이용되는 VOR국.

TERRAIN FOLLOWING : 산악 또는 가장 높은 장애물 상공으로부터 일정한 고도 (AGL)를 유지하는 군용 항공기의 비행. 항공기의 고도는 다양한 산악과 장애물에 따라 변한다.

TETRAHEDRON : 일반적으로 비 관제비행장에 설치되어 착륙방향지시기로 사용되는 장비. 사면체의 작은 끝은 착륙방향을 지시한다. 관제비행장에 사면체가 설치되어 있는 경우, 관제탑지시가 사면체 지시기를 대신하므로 무시된다.

TF - (참조 : terrain following)

THAT IS CORRECT : 당신의 이해가 옳다는 용어.

360 OVERHEAD - (참조 : overhead approach)

THRESHOLD(활주로 시단) : 착륙에 사용되는 활주로의 시작부분.

THRESHOLD CROSSING HEIGHT(활주로서단 통과높이) : 항공기가 ILS 활공로에 의하여 설정된 체적을 유지할 경우 항공기 탑재 활공로 안테나가 활주로 시단을 통과하는 이론적 높이이다.

THRESHOLD LIGHTS - (참조 : lights)

TIBS - (참조 : telephone information briefing service)

TIME GROUP : 국제표준시간(UTC)을 시간과 분으로 나타내는 4자리 숫자. 모든 운항에 표준시간을 사용한다. “ZULU”는 국제표준시간(UTC)을 표기하기 위하여 사용한다. 무선통신 또는 전화 통화 시 지역시간(Local Time)이 주어질 경우, 지역을 표시하기 위하여 “Local” 또는 동일 시간대라는 단어를 사용한다.

TPMA - (참조 : management program alert)

TMU - (참조 : traffic management unit)

TODA[ICAO] - (참조 : ICAO take-off distance available)

TORCHING : 연료와 공기의 혼합이 과도하게 공급됨으로서 왕복기관 항공기의 배기관 끝에서 연료가 착화되는 현상.

TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (총소요예상시간) : IFR비행에 있어서 항공기가 이륙 후 항행안전시설을 참조로 하여 규정한 지점 상공에 도달할 때까지의 총 예상 소요시간을 말한다. 보통 항공기가 계기접근 절차를 수행할 것이라고 예상되는 지점을 기준점으로 삼으며, 목적공향에 관련된 항행안전시설이 없는 경우에는 목적공향 상공을 기준점으로 설정함. VFR 비행에 있어서는 항공기가 이륙 후 목적공향 상공에 도달할 때까지의 총 예상소요시간을 말함.

TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (총소요예상시간) : 계기비행(IFR)항공기의 경우, 이륙 후, 항행안전시설을 이용하여 설정된 계기접근절차가 시작되는 지점에 도착할 때까지의 예상소요시간, 또는 목적비행장에 항행보조시설이 없을 경우 목적비행장 상공에 도착할 때까지의 시간, 시계비행(VFR) 항공기의 경우 이륙 후, 목적비행장 상공에 도착할 때까지의 예상소요시간

TOUCH-AND-GO : 활주로 상에서 정지하거나 벗어남이 없이 착륙과 이륙을 행하는 항공기에 의한 기동.

TOUCH-AND-GO LANDING - (참조 : touch-and-go)

TOUCHDOWN

1. 항공기가 착륙활주로 표면에 처음으로 접지한 지점
2. PAR 접근과 관련하여 활공로의 연장선과 착륙표면이 교차하는 지점

TOUCHDOWN (접지) : 가상의 활주로와 활주로의 만나는 지점

(주기) : 위의 접지점은 참고지점으로써 항공기가 활주로의 접지하는 실제지점이 아닐 수 있다.

TOUCHDOWN RVR - (참조 : visibility)

TOUCHDOWN ZONE(접지대) : 활주로말단(threshold)으로부터 3,000피트까지의 활주로 지역을 말하며, 직진입 계기접근절차의 착륙 최저치를 설정함에 있어 접지대 표고를 결정할 때 이용된다.

TOUCHDOWN ZONE ELEVATION(접지대 표고) : 착륙활주로의 시단으로부터 3,000피트까지의 표면에서 가장 높은 표고. 이 접지지역 표고는 직진입 착륙최저치가 인가 되었을 때, 계기접근절차 지도상에 명시된다.

TOUCHDOWN ZONE LIGHTING - (참조 : airport lighting)

TOWER(관제탑) : 공항 근처 또는 이동지역상에서 기동하는 항공기에게 항공교통관제 업무를 제공하기 위하여 공지통신시설 시각참조물 기타 필요한 장비들을 운용하는 관제시설. 관제탑이 운용되는 공항에서는 비행방식 또는 기상조건이 IFR 또는 VFR에 관계없이 이착륙허가 및 해당 관할공역 내에서의 통과비행 권한을 갖는다. 또한 관제탑에서는 접근관제업무(레이더 또는 비레이더)가 행해질 수 있다.

TOWER EN ROUTE CONTROL SERVICE(관제탑 항공로관제업무) : 둘 이상의 인접 접근관제시설 간 각자 위임받은 공역내에서 행해지는 IFR 항공로관제업무를 말하며, 이러한 업무는 신속한 교통흐름을 유지하기 위하여 계획되어지며, 관제업무 및 조종사의 통신요구를 경감시켜준다.

TOWER TO TOWER - (참조 : tower enroute control service)

TPX-42 : 숫자로 된 비컨코드 해독 장비/시스템. 이 장비/시스템은 비컨코드 해독을 위하여 터미널 레이더시스템에 부가시킬 목적으로 고안된 것이다. 이 장비/시스템은 항공기의 신속한 식별, 1차 레이더자료의 보완기능 및 Mode C를 장착한 항공기의 고도정보를 제공한다.

TRACK(트랙) : 비행로를 지표면상에 투영하여 나타내는 것으로서 통상 비행로의 방향은 어느 지점에서든 북쪽(진북, 자북, 또는 GRID)을 기준으로 하여 도(degree)단위로 표시된다.

TRACK(트랙):지구표면상에 투영된 항공기 통행로로서 방향이 어떤 지점에서든 북쪽(진북, 자북 또는 Grid North)으로부터의 각도로 표시 된다.

TRAFFIC

1. 항공기 간 분리 목적으로 다른 관제사에게 레이더식별 항공기를 이양하기 위하여 사용되는 용어. 보통 다음 경우에 발부된다.
가. 관제이양 또는 point out에 대한 응답 시
나. 관제이양 또는 point out이 예상될 때
다. 항공교통관제업무를 위한 요구사항과 관련될 때
2. 한대 이상의 항공기를 언급할 때 ATC에 의하여 사용되는 용어.

TRAFFIC ADVISORIES(교통정보조언) : 주의를 환기시킬 목적으로 현재 항공기의 위치, 또는 예상비행로와 근접될 것으로 예상 또는 알려지거나 관측된 교통정보사항을 조종사들에게 경고하여 조심하도록 충고하는 조언업무. 이러한 업무는 다음 사항에 기초하여 제공될 수 있다.

1. 시각적인 관측
2. ATC 레이더스코프 상의 식별타깃과 미식별타깃의 인지
3. 조종사 또는 다른 시설로부터의 구두 보고

(주기) 1 : 용어 TRAFFIC 다음은 알려져 있다면 다음과 같은 부가적인 정보가 뒤따른다.

예; “Traffic, 2 o'clock, one zero miles, southbound, eight thousand.”

(주기) 2 : 조언업무는 관제사의 우선 업무 또는 기타 다른 고려사항(예를 들면 레이더 포착범위, 교통량, 주파수 사용빈도, 관제사의 업무량 등)을 근거로 최대한 발부하여야 한다. 레이더 또는 비레이더 교통정보조언 발부가 조종사의 다른 항공기로부터의 육안회피(see and avoid) 책임을 면하는 것은 아니다. 조종사는 항공기의 근접과 관련된 정보를 관제사가 모두 제공할 수 없는 경우가 많다는 사실을 주지하여야한다. 즉, 관제사의 교통정보조언 제공을 당해 상황에서 모든 정보 제공으로 해석하여서는 안 된다.

TRAFFIC ALERT AND COLLISION AVOIDANCE SYSTEM(교통경고 및 충돌회피시스템) : 지상장비에 의존하지 않고 운용되는 레이더 비컨신호에 근거한 공중충돌회피시스템. TCAS I 은 교통정보조언만을 제공한다. TCAS II는 교통정보조언은 물론 수직면에서의 충돌회피를 위한 해소조언 까지 제공 한다.

TRAFFIC AVOIDANCE ADVISORIES(교통정보조언) : 충돌회피를 위하여 항공교통업무 기관이 조종사에게 특정기동을 하도록 하는 조언

TRAFFIC INFORMATION - (참조 : traffic advisories)

TRAFFIC INFORMATION (교통정보) : 관제항공기의 위치 또는 비행로에 근접이 예상되는 이미 알고 있거나 관측된 항공교통상황을 조종사에게 경고하여 충돌을 회피하도록 항공교통업무기관이 발부하는 정보

TRAFFIC IN SIGHT : 이전에 발부 받은 교통정보를 인지했음을 관제사에게 통보하기 위하여 조종사가 사용하는 용어.

TRAFFIC MANAGEMENT PROGRAM ALERT(교통관리 계획 통보) : 조종사에게 프로그램의 존재를 알리고 프로그램의 세부사항에 대한 항공고시보 간행물 또는 특별 교통

관리프로그램 조연메시지를 참조하도록 하기 위하여 항공고시보 용어. 단축형인 TMPA 용어는 항공고시보 본문에서 사용된다.

TRAFFIC MANAGEMENT UNIT : 교통관리를 수행함에 있어서 직접적인 관련책임이 있는 항공교통센터와 지정된 해당 터미널시설.

TRAFFIC NO FACTOR : 이전에 발부한 교통정보조연에 관한 항공기가 더 이상 영향을 주지 않음을 나타낸다.

TRAFFIC NO LONGER OBSERVED : 이전에 발부한 교통정보조연 관련 항공기가 더 이상 레이더 스크린상에 전시되지 않으나 여전히 장애요소로 존재함을 의미.

TRAFFIC PATTERN(교통장주) : 공항에 착륙하거나 지상활주 또는 이륙하는 항공기에 관해서 규정한 교통장주로서 upwind leg, crosswind leg, downwind leg, base leg, final approach로 구성된다.

1. UPWIND LEG - 착륙활주로의 착륙방향과 일치하고 평행인 비행로.
2. CROSSWIND LEG - upwind leg의 끝에서 착륙활주로의 착륙방향과 직각을 이루는 비행로.
3. DOWNWIND LEG - 착륙활주로의 착륙방향과 반대 방향으로서 평행인 비행로.
4. BASE LEG - 착륙활주로의 방향과 직각을 이루는 비행로로서 통상적으로 다운윈드레그(downwind leg) 끝에서부터 활주로 중심선의 연장선과의 교차점까지를 일컫는다.
5. FINAL APPROACH - 착륙활주로의 연장선을 따라 착륙방향과 일치하는 비행로로서 통상 베이스레그(baseleg) 끝에서부터 활주로까지를 일컫는다. 또한 직진입시계비행 항공기는 최종접근진로상에 있는 것으로 간주 한다.

TRANSFER OF CONTROL(관제이양) : 항공기 분리에 관한 책임을 한 관제사에서 다른 관제사에게로 이양하는 행위.

TRANSFER OF CONTROL POINT(관제권이양지점): 항공기에 대한 항공교통관제업무 제공책임이 한 관제기관 또는 관제위치에서 다음으로 이양되는 비행로 상에 위치하는 지점

TRANSFERRING CONTROLLER(이양관제사) : 항공관제업무를 다른 관제사에게 이양하는 관제사.

TRANSFERRING UNIT/CONTROLLER (이양기관/관제사) : 비행로를 따라 항공관제업무를 제공하는 책임을 인접 항공교통관제부서 및 관제사에게 이양과정에 있는 항공교통관제 부서 및 관제사.

(참조) : accepting unit/controller

TRANSFERRING UNIT/CONTROLLER (이양기관/관제사) : 한 항공기에 대한 항공교통관제업무제공 책임을 다음 항공교통관제기관/관제사에 이양하는 항공교통관제기관/관제사

TRANSITION

1. 비행단계 또는 비행상황이 다른 비행단계 또는 비행상황으로의 전환을 기술하는 일반적인 용어. 예) 항공로 비행단계에서 터미널 접근단계로의 전환 또는 계기비행에서 시계비행으로의 전환
2. 표준계기출발비행로를 항공로 및 제트비행로와 연결시키기 위하여 인가된 절차

(SID Transition) 또는 항공로 및 제트비행로와 표준도착비행로를 연결시키기 위하여
인가된 절차(STAR Transition).

TRANSITION ALTITUDE(전이고도) : 항공기의 수직위치를 고도로 나타내는 기준고도
또는 그 이하의 고도

TRANSITIONAL AIRSPACE(전이공역) : 항공기가 하나의 비행단계 또는 비행조건에서
다른 단계나 조건으로 전이되는 관제공역.

TRANSITION LAYER(전이층) : 전이고도와 전이비행고도 사이의 공역

TRANSITION LEVEL(전이고도) : 전이고도 위로 사용 가능한 가장 낮은 비행고도

TRANSITION POINT(전이지점) : 도착항공기가 통상적으로 항공로비행고도로부터
강하를 시작하는 지점으로서 교점(VERTAX)로부터 마일로 표시되는 지점. 도착항공기의
속도조절 단계에서의 첫 번째 픽스.

TRANSMISSOMETER : 대기를 통하여 투과되는 불빛의 양을 측정하여 시정을 정하는 데
사용하는 장비로서 활주로 가시거리 및 활주로 시정치를 정하는데 기본적인 장치이다.

TRANSMITTING IN THE BLIND : 양방향 통신이 이루어질 수 없고 수신국이 송신을
수신할 수 있으리라고 여겨지는 상황하에서 하나의 무선국으로부터 다른 무선국으로의 송신.

TRANSONIC FLIGHT : 아음속에서 음속으로 전환단계의 속도로 항공기가 비행하는
것을 말하며, 시간당 600~900마일, 마하 0.8~1.2에 해당 한다. 이 단계에서의 일부 공기의
흐름은 아음속이고, 일부 공기의 흐름은 초음속으로 나타나며, 항공기의 급격한 비행특성
변경이 발생한다.

TRANSPONDER : 항공교통관제 레이더 비컨시스템(ATCRBS)의 탑재 레이더비컨수신기/
응답기의 부분으로, 자동적으로 지상 질문기로부터 무선신호를 수신하며, 응답하도록
정해진 모드에 수신된 질문에 대하여 특정 응답신호나 신호그룹으로 선택적으로 응답
한다.

TRANSPONDER CODES - (참조 : codes)

TRSA - (참조 : terminal radar service area)

TURBOJET AIRCRAFT(터보제트 항공기) : 제트엔진을 장착한 항공기로서 터빈을 구동
시킴으로서 공기압축기를 작동시켜 분사에너지를 얻는 항공기.

TURBOPROP AIRCRAFT(터보프롭 항공기) : 제트엔진을 장착한 항공기로서 터빈을
구동시킴으로서 프로펠러를 작동시켜 분사에너지를 얻는 항공기.

TURN ANTICIPATION - (참조 : maneuver anticipation)

TVOR - (참조 : terminal-VHF omni-directional range station)

TWEB - (참조 : transcribed weather broadcast)

TWO-WAY RADIO COMMUNICATIONS FAILURE - (참조 : lost communication)



UDF - (참조 : DF)

UHF - (참조 : ultra high frequency)

ULTRAHIGH FREQUENCY(극초단파) : 300-3,000MHZ 대의 주파수로서 공지통신을 위하여 군용으로 사용됨. 어떤 경우에는 225MHZ까지 하한선을 정해 UHF로 언급하기도 한다.

ULTRALIGHT VEHICLE(초경량비행장치) : 항공법에 명시된 항공기 외에 비행할 수 있는 장치로서 동력비행장치, 인력 활공기 및 기구류를 말한다.

(초경량비행장치의 범위등) 항공법 제2조제25호에서 “건설교통부령이 정하는 동력비행장치·인력활공기 및 기구류 등” 이라 함은 다음 각 호의 것을 말한다. <개정 1995.7.14, 1998.9.18, 2002.9.30, 2003.11.22, 2006.8.18>

1. 동력비행장치 : 동력을 이용하는 다음 각목의 요건에 적합한 비행장치
 - 가. 탑승자·연료 및 비상용 장비의 중량을 제외한 당해장치의 자체중량이 좌석이 1인 경우 150킬로그램, 좌석이 2인 경우 225킬로그램 이하일 것(다만, 제작당시 장착되어 있던 발동기를 변경하는 경우에는 좌석이 1인 경우 175킬로그램, 좌석이 2인 경우 250킬로그램 이하일 것)
 - 나. 당해장치의 연료용량이 좌석이 1인 경우 19리터, 좌석이 2인 경우 38리터 이하일 것
 - 다. 프로펠러에서 추진력을 얻는 것일 것
 - 라. 차륜·스키드 또는 후로트등의 착륙장치가 장착된 고정익비행장치일 것
2. 인력활공기 : 체중이동등 인력에 의하여 조종하는 행글라이더와 패러글라이더로서 탑승자 및 비상용장비의 중량을 제외한 당해 장치의 자체중량이 70킬로그램 이하인 비행장치
3. 기구류 : 기체의 성질·온도차등을 이용하는 다음 각 목의 비행장치
 - 가. 유인자유기구 또는 무인자유기구
 - 나. 계류식기구
4. 회전익 비행장치 : 제1호 가목 및 나목의 규정에 의한 동력비행장치의 요건을 갖춘 것으로서 1이상의 회전익에서 양력을 얻는 다음 각 목의 비행장치
 - 가. 초경량 자이로플레인
 - 나. 초경량 헬리콥터
5. 패러플레인 : 낙하산류에 추진력을 얻는 장치를 부착한 비행장치
6. 무인비행장치 : 사람이 탑승하지 아니하는 것으로서 다음 각 목의 비행장치
 - 가. 무인동력비행장치 : 연료의 무게를 제외한 자체무게가 150킬로그램 미만인 무인비행기 또는 무인회전익비행장치
 - 나. 무인비행선 : 연료의 무게를 제외한 자체무게가 180킬로그램 미만이고, 길이가 20미터 미만인 무인비행선

7. 기타 항공안전본부장이 크기 · 무게 · 용도등을 고려하여 정하여 고시하는 비행장치
UNABLE(불가) : 특정한 지시, 요구, 허가에 동의할 수 없을 때 사용되는 용어.

UNCERTAINTY PHASE(불확실단계)

1. 항공기로부터 연락이 있어야 할 시간 또는 동 항공기와의 첫 번째 교신시도를 실패한 시간 중 더 빠른 시간으로부터 30분 이내에 연락이 없을 경우
2. 항공기가 마지막 통보한 도착예정시간 또는 항공교통업무기관이 예상한 도착예정 시간 중 더 늦은 시간으로부터 30분 이내에 도착하지 않을 경우(다만, 항공기 및 탑승객의 안전이 의심되지 않을 때에는 제외한다.)

UNDER THE HOOD - 모의 계기비행을 하는 동안에 조종석 밖의 시정을 제한하기 위하여 후드(HOOD)를 사용하는 것을 말함. 후드를 착용하여 비행 할 때는 업무한정자격을 소지한 조종사가 탑승하여야 한다

UNICOM - 특정 공항에서 공항정보를 제공하기 위한 비정부 운영 무선시설로서 위치 및 주파수는 항공지도 및 간행물에 등재되어 있음.

UNMANNED FREE BALLON(무인자유기구) : 사람이 탑승하지 않는 무동력 경(輕)항공기 (Lighter- than-air aircraft)의 하나로서 가스를 이용하여 부양하는 비행기기

(주기) : 무인자유기구는 부속서2,부록 4의 기준에 의거 HEAVY, MEDIUM, LIGHT로 분류 된다.

UNPUBLISHED ROUTE(미발간된 비행로) : 조종사를 위한 항공로지도나 간행물에 최저고도가 명시되어 있지 않은 비행로로서 항행안전시설의 방위, 레이더유도 또는 계기접근절차의 단계를 벗어난 최종접근코스들과의 직선비행로를 포함한다.

UPWIND LEG - (참조 : traffic pattern)

URGENCY(긴급) : 즉각적인 도움을 필요로 하지는 않으나 적절한 안전대책이 필요한 상황으로 잠정적 조난상태.

USAFIB - (참조 : army aviation flight information bulletin)

UVDF - (참조 : DF)



VASI - (참조 : VASI)

VDF - (참조 : DF)

VDP - (참조 : VDP)

VECTOR(레이더 유도) : 항행유도를 제공하기 위하여 항공기에게 발부되는 레이더 기수 방향.

VERIFY : 정보에 대한 확인을 요구할 때 사용하는 용어.

(예) : verify assigned altitude

VERIFY SPECIFIC DIRECTION OF TAKEOFF (OR TURNS AFTER TAKEOFF) : 항공기의 이륙방향, 또는 이륙 후의 선회방향 등을 확인하기 위하여 항공교통관제기관에서 사용하는 용어. 주로 관제탑이 운용되지 않는 공항에서 사용된다. 조종사와의 직접교신이 불가능할 때 요구사항 및 정보가 FIS, 운항관리사, 그 밖의 다른 수단을 통하여 중계할 수 있다.

VERTEX(교점) : 도착속도조절구간에 설정된 최종 픽스이며, 일반적으로 사용활주로의 외측마커에 설정되나, 당해 접근로 시단 또는 다른 적절한 지점에 설정할 수 있다.

VERTEX TIME OF ARRIVAL(교점도착시간) - 사용활주로의 교점상공 산출도착시간으로서 속도조절 단계를 감안한 최적의 비행로를 고려하여 계산한다.

VERTICAL SEPARATION (수직분리) : 수직거리치로 표현되는 항공기간의 분리.

VERTICAL TAKEOFF AND LANDING AIRCRAFT(수직 이/착륙 항공기) : 이착륙을 위하여 아주 짧은 활주로 또는 작은 지역을 이용하여 수직 상승 및 강하할 수 있는 항공기로서 한정되어 있지는 않으나 헬리콥터를 포함한다.

VERY HIGH FREQUENCY : 30 ~ 300MHZ대의 주파수. 108 ~ 118MHZ대는 항행안전 시설에 사용되고, 118~136MHZ대는 민항기의 공/지 통신용이며, 이 밴드의 다른 주파수는 항공교통관제와 관련이 없는 목적으로 사용된다.

VERY HIGH FREQUENCY OMNI-DIRECTIONAL RANGE STATION -

(참조) : VOR

VERY LOW FREQUENCY : 3 - 30MHZ대의 주파수

VFR - (참조 :VFR)

VFR (시계비행규칙) : 시계비행규칙을 나타내는 약어

VFR AIRCRAFT : 시계비행규칙에 따라 비행하는 항공기.

VFR CONDITIONS(시계비행상태) : 시계비행을 위한 최저치 이상의 기상조건으로 다음 사항에서 항공교통관제의 허가 및 지시로 사용할 수 있다.

1. IFR 항공기가 시계비행(VFR) 기상조건으로 상승 및 강하를 요구할 때.
2. 항공교통관제규정에 부합되지 않는 계기비행(IFR) 출발비행로에 대하여, 소음회피 비행 또는 고도 승인이 소음회피를 위하여 이득이 될 것으로 예상될 때.
3. 조종사가 연습계기접근을 요구 및 계기비행(IFR) 비행계획서 상에 있지 않을 때.

VFR FLIGHT (시계비행항공기): 시계비행규칙에 따라 비행하는 항공기

VFR MILITARY TRAINING ROUTE(VR) - 10,000피트(MSL) 이하의 시계비행조건에서 250노트(IAS) 이상의 속도로 저고도 항행 및 전술훈련을 수행 목적으로 국방부 및 관련된 예비군 또는 방공부서에 의하여 사용되는 비행로.

VFR NOT RECOMMENDED : 시계비행이 적합하지 않을 때 비행정보소에 의하여서 비행 전 또는 비행 중에 있는 조종사에게 기상브리핑을 제공하는 조언. 현재 또는 예보 기상치가 시계비행 최저치 이하가 될 때 제공한다. 이러한 조언은 조종사 스스로의 결정권한을 배제하는 것은 아니다.

VFR-ON-TOP(운상시계비행) : 적절한 시계비행 고도에서 시계비행 조건으로 기동하는 계기비행 항공기에 대한 항공교통관제기관의 허가. 운상시계비행허가를 득한 조종사는 항공법에 규정에 의한 시계비행시정, 구름회피기준, 최저 계기비행고도를 준수하여야 한다.

VFR TERMINAL AREA CHARTS - (참조 : aeronautical chart)

VHF - (참조 : very low frequency)

VHF OMNI-DIRECTIONAL RANGE/TACTICAL AIR NAVIGATION - (참조 : VORTAC)

VIDEO MAP : 레이더 전시기 상에 전자적으로 시현되는 지도로서 공항, 헬기장, 활주로 중심선의 연장선, 환자수송을 위한 비상착륙지역, 항행안전시설 및 픽스, 보고지점, 항공로중심선, 경계선, 이양지점, 특별한 목적으로 이용되는 진로, 장애물, 주요 지형표지물, 지도평면지시계, 거리표시, 최저유도고도 등을 나타낸다.

VISIBILITY(시정) : 대기 상태에 따라 결정되고 거리단위로 표시되는 수치로 주간에는 뚜렷한 비발광 대상물과 야간에는 뚜렷한 발광대상물을 보고 식별할 수 있는 범위의 한계. 피트 또는 미터 및 마일(SM)로 나타낸다.

1. Flight Visibility(비행시정) - 비행 중에 있는 항공기의 조종석으로부터 주간에는 뚜렷한 비발광 대상물을, 야간에는 뚜렷한 발광 대상물을 볼 수 있거나 식별할 수 있는 수평거리의 평균치.
2. Ground Visibility(지상시정) - 기상청 또는 인가된 관측소로부터 보고 되는 것으로 지표면 근처에서 수평으로 바라본 우시정
3. Prevailing Visibility(우시정) - 수평원의 반 이상을 차지하는 가장 높은 수평시정치로 관측을 지속할 필요는 없다.
4. Runway Visibility Value(활주로시정치 RVV) - RVR 측정장치(Transmissometer)로 활주로의 특정 부분을 측정한 시정치로서 측정계기는 마일 또는 분수 단위의 마일로 활주로의 지속적인 시정치를 제공한다. 활주로시정치(RVV)는 특정 활주로에 대한 최저치를 결정함에 있어서 우시정 대신 사용된다.
5. Runway Visual Range(활주로가시거리) - 접근 종료지점에서 조종사가 활주로를 볼 수 있는 수평적 거리를 말하며 계기적인 측정에 의하여서 얻어지는 수치로서 고광도의 활주로 불빛의 인지 여부나 다른 시각 대체물을 기초로 해서 나타낸다. 우시정 또는 활주로시정과 달리 활주로가시거리(RVR)는 조종사의 활주로 인지 여부를 근거로 경사각의 거리를 나타내는 것이 아니라 수평 거리를 나타낸다. 이 수치는 계기 활주로의 접지점 근처에 설치된 TRANSMISSOMETER에 의한 측정치를 근거로 100피트 단위로 보고 된다. 활주로가시거리(RVR)는 특정 활주로에 대한 최저치를 결정함에 있어 활주로가시거리(RVV) 또는 우시정을 대신하여 사용한다.

가. Touchdown RVR - 활주로 착륙지점 근처에 위치한 RVR 측정장비로부터 산출되는 시정치.

나. Mid-RVR - 활주로 중심부 근처에 위치한 RVR 측정장비로부터 산출되는 시정치.

다. Rollout RVR - 활주로상에서의 Rollout이 완전히 끝나는 지점으로부터 가장 가까운 곳에 위치한 RVR 측정장비로부터 산출되는 시정치.

VISUAL APPROACH(비주얼접근) : 계기비행항공기가 계기접근절차의 일부분 또는 전부를 수행하지 않고 지형지물을 육안 참조하여 비행하는 방식

VISUAL APPROACH SLOPE INDICATOR - (참조 : airport lighting)

VISUAL DESCENT POINT(비주얼강하지점) : 비정밀 직진입 접근절차의 최종 접근 진로상에 정해져 있는 지점으로서, 이 지점에서 활주로 시단 또는 접근등 기타 식별 가능한 표지물을 조종사가 식별 할 때, 최저강하고도(MDA)로부터 활주로 접지점까지 정상적으로 강하할 수 있다.

VISUAL FLIGHT RULES(시계비행규칙) : 시계비행기상상태에서의 비행규칙. 시계비행규칙(VFR)은 기상조건이 시계비행규칙(VFR) 최소 충족조건 이상임을 나타내기 위하여 사용되며, 비행계획서 상의 비행형태를 나타내기 위하여 조종사 또는 관제사에 의하여 사용되기도 한다.

(참조) : 항공법

VISUAL HOLDING(비주얼체공) : 비행 중에 인식하기 쉬운 선택된 지리적 위치에서의 항공기 체공

VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS(시계비행기상상태) : 항공기가 항행함에 있어 시정 및 구름의 상황을 고려하여 건설교통부령이 정하는 시계상의 양호한 기상 상태를 말한다.

VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS(시계비행기상상태) : 특정최저치 이상의 시정, 구름으로부터의 거리 및 운고로 표시되는 기상상태

(주기) : 특정 최저치는 부속서 2, 제4장에 수록되어 있음

VISUAL SEPARATION(비주얼분리) : 터미널 지역 및 항공로 공역에서 항공기를 분리하기 위하여 항공교통관제기관에서 행해지는 분리방법으로 다음 각호의 방법을 이용한다.

1. 관제탑 관제사는 관련 항공기를 시야에 두고 다른 항공기와의 충돌 회피를 위하여 필요에 따라 지시를 발부한다.
2. 조종사는 다른 항공기를 시야에 두고, 다른 항공기와의 충돌회피를 위하여 필요에 따라 조언을 받을 수 있도록 관제사의 지시 하에 있어야 하며 이러한 분리는 선행 항공기를 뒤따르거나 장애요소가 사라질 때까지 시야에 두고 있어야 한다.

VLF - (참조 : VLF)

VMC - (참조 : VMC)

VMC 시계비행 상태를 나타내는 약어

VOICE SWITCHING AND CONTROL SYSTEM(음성전환 및 통제시스템) : 항공교통 관제에 필요한 모든 음성 회선(공지 통신 및 지상통신)을 관제사에게 제공하는 컴퓨터화된 전환시스템.

VOR(전방향 표지시설) : 자북을 기준으로 하여 360도 전방향으로 VHF 항행신호를 송신하는 지상에 설치된 항행안전시설로서 국가공역 수립체계에 기본 시설이 된다. 이 시설은 간헐적으로 자체 모르스부호를 송신하며, 부가적인 음성인식문자를 제공하기도 한다. 음성문자는 조종사에게 지시 및 정보를 송신하기 위하여 항공교통업무기관 또는 비행정보실(FIS)에 의하여 사용된다.

(참조) : 항공법

VORTAC : 한 위치에서 VOR 방위, TACAN 방위, TACAN 거리측정(DME)을 제공하는 항행안전시설.

VORTICES(와류) : 항공기가 양력을 일으킬 때 날개의 움직임에 의하여 형성되는 대기의 순환 형태로서, 양력상태에서 날개 상단부의 저기압 형성과 날개 끝에서의 고기압에서 저기압으로의 공기의 흐름은 두 개의 원형모양의 급속한 와류를 형성한다. 와류는 항공기 후류요란의 상당 부분을 차지하며 와류의 원동력은 날개의 중량, 총 중량, 항공기의 속도 등에 달려있다. 중형 또는 대형 항공기에 의하여 생성된 와류는 비교적 높은 속도를 지닐 수 있으며, 소형항공기에게 치명적이 될 수 있다.

VOR TEST SIGNAL - (참조 : VOT)

VOT(전방향 표지시설 시험신호) : VOR 수신기의 정확도를 점검하기 위하여 시험 신호를 발산하는 지상에 설치된 시설.

VR - (참조 : VFR military routes)

VSCS - (참조 : voice switching and control system)

VTa - (참조 : vertex time of arrival)

VTOL AIRCRAFT - (참조 : vertical takeoff and landing aircraft)



WA - (참조 : AIRMET)

WAKE TURBULENCE(후류요란) : 항공기가 대기를 통과할 때 나타나는 현상으로 공중 및 지상에서의 vortices, thrust stream turbulence, jet blast, jet wash, propeller wash, rotor wash 등이 해당된다.

WARNING AREA(경계구역) - (참조 : special use airspace)

WAYPOINT(웨이포인트) : 항공로, 계기접근, 위치보고, 발간된 시계비행로, 비주얼 보고지점, 통과지점, 우회지점, 특별 사용공역을 위하여 사전에 결정된 지리적 위치로서 VORTAC 시설 또는 위도 및 경도 좌표로서 정의된다.

WAYPOINT(웨이포인트) : 지역항법비행로 또는 지역항법으로 비행하고 있는 항공기의 비행로 표시를 위하여 사용되는 사전에 결정된 지리적 위치로 다음과 같이 구분한다.

1. FLY-BY WAYPOINT : 항공로 또는 절차의 다음 단계의 접선방향으로 접하기 위하여 선회가 예상되는 지점

2. FLYOVER WAYPOINT: 항공로 또는 절차의 다음 단계와 연결하기 위한 선회가 시작된 지점

WEATHER ADVISORY(기상조언) : 항공기상예보의 일종으로서 기상청에서 제공하며, 국지기상예보에 발표되지 않은 항공교통의 운용에 영향을 미칠 수 있는 위험한 기상상태를 포함한다.

WHEN ABLE : 항공교통관제 지시와 관련하여 사용할 경우 조종사에게 상황이 해소될 때까지 이행지연을 허가할 때, 사용되는 용어. “pilot discretion” 과 달리, 이 용어를 서두에 사용할 때에는 조종사의 이행에 권한을 부여하며, 기동을 시작한 경우, 조종사는 지시의 이행을 완료하여야 한다. 신속한 이행이 요구될 때는 사용하여서는 안 된다.

WILCO - 당신의 메시지를 수신 및 이해하였으며, 그것을 따르겠다는 의미.

WINDSHEAR : 풍향 및 풍속이 격렬하게 나타나는 현상으로 수직, 수평방향 또는 양방향으로 형성되기도 한다.

WORDS TWICE :

1. 요구 : 교신이 어려우니 모든 어구를 두 번 말씀해 주십시오.

2. 정보 : 교신이 어려우니 이 메시지에 있는 모든 어구는 두 번씩 방송될 것이다.

WORLD AERONAUTICAL CHARTS - (참조 : aeronautical chart)

WS - (참조 : SIGMET)

WST - (참조 : convective SIGMENT)