

유엔군 사령부
부대번호 15259
군우 96205-5259



유엔사 규정 95-14

연합군 사령부
부대번호 15255
군우 96205-5255



연합사 규정 95-14

주한 미군
부대번호 15237
군우 96205-5237



주한 미군 규정 95-14

2010년 8월 3일

항공

비행 정보 및 비행 추적 서비스 (지상고도 600 및 이하)

*본 규정은 2003년 11월 26일자 유엔사/연합사/주한 미군 규정 95-14를 대체한다.

사령관을 대리하여:

JOSEPH F. FIL, JR.
중장, 미 육군
참모총장

//원 서명자//

김순구
중령, 대한민국 육군
부관참모, 유엔사/연합사

담당관:



GARRIE BARNES
출판 및 기록 관리처장

요약. 본 출판물은 유엔사/연합사/주한 미군(UNC/CFC/USFK)에 특정 직원, 조정 요건 및 연락 지침서에 관한 하나의 출처로 통합된 문서를 제공하도록 계획된다.

변경 사항 요약. 본 문서는 변경되었다. 내용의 전반적인 검토가 요구된다.

적용. 본 규정은 모든 비행사, 항공 부대, 비행 활동, 항공 교통 통제 활동, 비행 작전반 (비행장 운영/관리 요원 포함), 및 항공기 착륙장을 관리하는 기관에 적용된다. 특별 공지가 없는 한, 항공기는 지상고도(AGL) 600 피트 이하에서 운행되므로, 본 규정은 주한 미군의 미 공군 구성군에 적용되지 않는다.

보충. 미 8군 주한 미군 작전참모부 항공처, 부대번호 15236, 군우 96205-5236의 사전 인가 없이 본 규정에 보충 및 지휘서와 자체 양식의 임의 발급은 금지되어 있다.

중도 변경 사항. 미 8군 부부관참모에 의하여 인증되지 않는 한 본 규정의 중도 변경 사항은 공식적이지 않다. 사용자는 대체 혹은 철회되지 않는 한 중도 변경 사항을 만료 일자에 무효화한다.

제한. 공개; 무제한적인 분배는 승인된다. 자체 사본 제작은 승인된다.

내부 통제 조항. 본 규정은 관리 통제 확인사항을 포함하지 않는다.

배제. 본 규정은 포괄적 문서가 아니다. 이는 유엔군 사령부(UNC), 연합군 사령부(CFC), 주한 미군(USFK)의 작전에 적합할 시에 본 문서의 관련 근거 절에 등재된 교범에 수립된 정책 및 절차에 대한 보충이다.

예외 사항. 미 8군 장성급 지휘관 혹은 그의 권한 대행인 미 8군 작전참모부 항공 장교는 항공 정책 및 절차의 결정에 대한 최종 권한을 갖는다. 본 규정에 대한 예외 사항은 사유와 함께 서면으로 미 8군 작전참모부 항공처(EAGC-EA), 부대번호 15236, 군우 96205-5236에 제출된다. 미 8군 작전참모부 항공 장교는 본 규정에 변화를 가져오는 표준화 통신(STACOM) 메시지를 발급하는 권한을 가진다.

양식. 주한 미군 양식은 <http://www.usfk.mil>에서 이용할 수 있다.

기록 관리. 본 규정에 제시된 절차의 결과물로서 발생하는 기록은 미 육군 규정 25-400-2에 식별, 유지 및 처분되어야 한다. 기록 표제 및 설명은 미 육군 기록 정보 관리 체계(ARIMS) 웹사이트 <https://www.arims.army.mil>에서 이용할 수 있다.

제안. 본 규정의 제안 기관은 미 8군 작전참모부 항공처이다. 사용자는 육군성 양식 2028(출판물 및 빈 양식에 대한 변경 권고)을 사용하여 미 8군 (EAGC-EA-ES) 작전참모부 항공처, 부대번호 15236, 군우 96205-5236로 논평 및 건의 사항을 보낼 수 있다.

분배. 전자 매체 전용 (EMO).

목차

제 1 장

개요, 1 쪽

- 1-1. 목적
- 1-2. 관련근거
- 1-3. 약어 설명
- 1-4. 책임

제 2 장

계획 및 작전 체제, 3 쪽

- 2-1. 항공 근무자 주지사항 체제
- 2-2. 항공 회보 체제
- 2-3. 시계 비행규칙 비행계획
- 2-4. 계기 비행계획
- 2-5. 시계 비행규칙 항로
- 2-6. 탐색 및 구조(SAR)
- 2-7. 브리핑 프로그램
- 2-8. 절차
- 2-9. 기상 정보
- 2-10. 항공기 무전
- 2-11. 주의 보고
- 2-12. 핫도그/잭라잇 절차
- 2-13. 통신수단의 사용

별지, 10 쪽

A. 관련근거

용어집, 11 쪽

제 1 장 개요

1-1. 목적

본 규정은 유엔군 사령부(UNC), 한미 연합군 사령부(CFC) 및 주한 미군(USFK)의 비행작전체제의 운영 방침과 절차를 규정한다. 이는 한국내 비행장들의 운영 절차를 표준화하고, 비행장 운영요원 및 조종사 개인에게 비행정보와 비행 추적업무를 숙지시키며, 비행장 운영요원의 책임을 개술하고, 비행정보의 조달, 분배에 대한 책임을 확립시키기 위한 것이다.

1-2. 참조

소요 참조는 별지 A 에 기재되어 있다.

1-3. 약어 설명

본 규정에 사용된 약어는 용어집에 설명되어 있다.

1-4. 책임

a. 유엔사/연합사 본부 (연합사 항공처), 부대번호 15259, 군우 96205-5259의 작전참모부 항공장교는 항공 비행정보 계획의 감독에 대한 전반적인 책임을 진다.

b. 사령관들은 본 규정에 기술된 정보를 항공 활동이 인가된 모든 부대와 비행 관련 기관에 배포할 책임을 진다.

c. 비행장 비행업무, 헬기장 혹은 헬기 이착륙장을 관할하고 있는 사령관은 다음 사항을 준수하여야 한다.

(1) 공군 지침서 11-208/육군 규정 95-10/해군 참모총장실 지시 3721.20에 의거, 모든 항공 근무자 주지 사항 정보를 즉시 보고한다.

(2) 공군 지침서 11-208/육군 규정 95-10/해군 참모총장실 지시 3721.20에 의거 비행 정보를 즉시 보고하고 그 정보를 항공회보로서 배포한다.

(3) 관할지역 내에 설치된 모든 비행장/헬기장/헬기 이착륙장에 대하여 비행장/헬기장/헬기 이착륙장 관리 부대를 지정한다.

(4) 관할지역 내의 모든 비행장/헬기장/헬기 이착륙장에 현행 항공 근무자 주지사항/항공 회보를 비치하여야 한다.

d. 4-58 비행장 작전 대대(AOB) 및 한국 제 55 항공교통관제 대대장은--

(1) 한국(ROK) 내 관할지역에서 작전수행중인 항공기에 대해 시계비행규칙 및 비행추적을 제공한다. 참고: 항로관제업무(ATS) 시설은 산악지형으로 인해 한반도 전 범위를 포괄하지 못하는 가시거리내 무전 장비를 갖추고 있다.

(2) 비행중인 항공기에 대한 조언업무를 수행한다. 조종사의 요청이 있을시 비행중 지원 (예: 항법 및 알려진 교통 및 기상 정보)을 제공한다. (기상경보 접수 즉시, 그리고 경보 유효기간 중 매시

15분 및 45분에 모든 가용 주파수를 통하여 기상경보를 송출한다.) 전파 진로 인도는 조연 조치로서 제공되지는 않는다.

(3) 비행중 비상 지원을 제공한다. 조종사에게 적합한 예비비행장 및 기상상태에 대해 조언하고, 항법 지원을 제공한다.

(4) 연락 항공기에 대한 통신 탐색을 실시하고 주한 미 공군 탐색 및 구조 계획 529, 주한 육군 규정 95-33에 의거하여 탐색 및 구조 활동을 지원한다.

(5) 미 구성군들은 주한 미 육군 규정 95-1 및 주한 미군 규정 95-1에 의거하여 비행규정 위반 추정사실에 대한 보고서를 미 8군 항공장교에게 송부해야 한다. 한국 구성군들은 한국 육군 본부에 보고서를 송부하여야 한다.

(6) 요청시 포병사격 정보를 항공대/조종사에게 전달한다.

e. 비행장 사령관/관리자 혹은 비행 작전 장교는 다음 사항을 준수하여야 한다.

(1) 매월 최소 1회, 비정상적인 기상조건 이후 또는 손상을 입었을 가능성이 있는 사고 후에 비행장, 헬기장, 비행 시설 및 항법보조장치에 대한 점검을 실시한다. 비행 작전 장교는 유엔사/연합사 본부 (연합사 항공처), 부대번호 15259, 군우 96205-5259에 항공 회보를 필요로하는 해당 정보의 사본을 송부하여 항공 회보를 요청한다. 이 서신에는 보고된 손상을 복구하기 위해 취해질 조치가 포함된다.

(2) 비행장/헬기장을 관리하는 부대와와의 긴밀한 협조를 유지하고, 관리 부대가 책임을 완벽히 수행하는데 필요한 항공안전지침 및 기타 기술적 지원을 제공한다.

(3) 매월 5일까지 관할부대의 정확한 현재 전화번호를 유엔사/연합사 본부 (연합사 항공처), 부대번호 15259, 군우 96205-5259에 보고한다.

(4) 매월 말일까지 항공 근무자 주지사항/항공 회보를 검토하여 모든 미결 항공 근무자 주지사항과 항공 회보를 경우에 따라 현행유지, 개정, 재발간, 혹은 취소되도록 한다.

(5) 육군 규정 95-2에 의거, 관할지역 내의 비행장/헬기장/헬기 이착륙장에 관련된 국방성 비행정보 간행물(FLIPS) 및 미 구성군 보조 간행물의 기재사항이 정확하고 완전한지를 확인한다. 해당 국방성 비행정보 간행물 에 명시된 절차에 의거하여 미 8군 작전참모부 항공 교통 관제 업무 조정실 (EAGC-EA-ATS)을 통해 정정 조치를 취한다. 한국 구성군들은 비행정보 간행물의 변경사항을 한국 육군 항공사령부에 보고하고, 한국 육군 항공사령부는 확인된 변경사항을 미 8군 작전참모부 항공 교통 관제 업무 조정실에 송부한다.

(6) 항공지도, 도표 및 간행물에 표시된 시설에 중요한 오류, 누락, 혹은 변경사항이 있을 경우, 상기 (5) 항에 의거 항공 근무자 주지사항과 항공 회보를 발행하고 국방성 비행정보 간행물의 변경조치를 취한다.

f. 비행장/헬기장/헬기 이착륙장 관할부대는 비행장/헬기장/ 헬기 이착륙장에 대한 보수 및 개수가 필요할 경우, 필요한 조치를 취하기 전에 미 8군 항공 교통 관제 업무 조정실 및 담당 비행장 사령관/관리자/비행 작전 장교와 연락하여, 항공관제 절차 혹은 소요 사항에 대한 기술적인 조언/지원을 받아야 한다.

g. 조종사는 비행 위험요소에 대한 정보 및 간행물의 오류나 누락을 해당 비행 작전 장교/공항 관리자에게 보고해야 한다.

h. 비행작전본부에 의해서 중복될 수 있는 조종사와 비행장 운영/관리요원의 통상적 업무와 책임은 본 규정의 조항들에 의해 변제되지 않는다.

제 2 장 계획 및 작전 체제

2-1. 항공 근무자 주지사항 체제

a. 비행 작전 장교가 항공 근무자 주지사항 체제를 작성하고 공군지침서 11-208/육군 규정 95-10/해군 참모총장실 지시 3721.20에 의거하여 최근의 항공 근무자 주지사항을 유지한다.

b. 캠프 험프리 (A-511), 오산 (K-55), 및 군산 (K-8) 기지 관제실에서 항공 근무자 주지사항을 배포한다. 항공 근무자 주지사항의 행정적 통제 방법은 공군지침서 11-208/육군 규정 95-10/해군 참모총장실 지시 3721.20에 개술되어 있다.

c. 한국군 항공 근무자 주지사항은 한국 공군 DOUM, 국제 항공 근무자 주지사항 사무실(NOF), 및/혹은 김포 접근 관제소를 통하여 제출한다.

2-2. 항공 회보 체제

a. 발간 권한

(1) 4-58 비행장 작전 대대 (AOB) 가디언 항공 정보 센터는 항공 회보 번호를 배정하고 한반도 내에 항공 회보를 배포하는 미 8군의 집행 기관이다. 가디언 항공 정보 센터는 지상고도 600 피트 이하의 한국 내 공역 활동, 운영 활동과의 유지 정보에 대한 항공 회보를 발간 및 배포한다.

(2) 제 7 공군, 607 전투작전처/CODO, 전투작전은 (항공 근무자 주지사항이 적절하지 않을 시) 항공 교통 통제 구역과 P-518 지역 내의 공역을 제외한 대한민국 내의 제한된 공역에 대한 항공 회보를 관리하고, 조정하며 배포하는 책임을 지는 집행 기관이다. 제 7 공군, 607 전투작전처/CODO 전투 작전은 P-518 구역 내의 지상고도 600 피트 이상의 모든 영공 요청을 관리, 조정 및 인가한다. 인가된 임무는 항공 임무 명령서 (ATO)/통합 임무 명령서(ITO)에 기재 한다.

b. 조정/인가

(1) 공식적인 인가 권한자인(미 8군 작전참모부 항공 교통 관제 업무 조정실 총장, 국방교환망 741-6462에 의해 지정된) 사령부 항공장교, 비행장/헬기장/작전 장교, 혹은 비행장 사령관/관리자는 제안된 항공회보를 가디언 항공 정보 센터를 통해 처리한다. 부대는 발간된 항공회보를 받기 위한 항공회보 분배 목록에 수록 될 일차적 및 대안적 대리인을 지정한다. (대리인은 추가적인 정보를 위하여 가디언 항공 정보 센터, 국방교환망 741-7689에 연락한다.)

(2) 연합사의 주요 예하 사령부 (예를 들면, 제1야전군(한국군), 제3야전군사령부)는 지상고도 600 피트 이하의 P-518 내의 비행금지구역(NFL)/공중 회랑을 포함한 비행금지선 북쪽의 공역 활동을 조정하고 인가한다. 각 부대는 지휘 범위를 벗어나는 모든 활동과 작전을 해당 육군

항공과(AADs)와 협조하여 공역 분쟁을 일으키지 않도록 한다. 활동과 작전에 대한 조정과 인가가 끝난 후에는 가디언 항공 정보 센터를 통해 항공 회보를 발간하거나 혹은 607 전투작전처/CODO를 통해 작전을 통한 항공 임무 명령서에 기재한다.

c. 제출

(1) 계획된 활동. 항공 회보 기준을 충족시키는 예상 가능한 사건 (예를 들면, 비행장 폐쇄, 공중기동작전, 공중투하, 근접항공 지원 등)은 사건 발생 예정일로부터 실무일 기준 5일 이내에 접수되어야 한다. 인가 권한자에게 전구사령부 양식 4009-R에 요청을 작성해 제출한다. (항공회보/항공 근무자 주지사항에 필요한 정보) 해당 양식은 다음에서 이용가능하다. http://8tharmy.korea.army.mil/g1_AG/Programs_Policy/PublicationsRecords/Forms/THQ%20Form%204009-R-E%20Info%20Rqd%20for%20AIRADS%20&%20NOTAMS.pdf 혹은 전자적으로 미 8군 작전참모주 항공 교통 관제 업무 조정실에서 지정된 교환 고객 이메일을 이용한다. (전구사령부 양식 4009-R은 8 ½ x 11 인치 용지에 인쇄될 수 있다.) 가디언은 인가된 육군 항공 회보를 607 전투작전처/CODO의 607cod.airspace@osan.af.mil로 이메일/전파하고 분배 목록의 대리인에게도 이메일/전파한다. 낙하산 투하는 적절한 지시에 의거하여 조율되어야 한다.

(2) 미계획된 활동: 가디언 항공 정보 센터 (741-6780/6779, 팩스 741-6716)에 즉시 전화하거나 혹은 팩스를 보내고, 미계획된 사건에 대해서는 607 전투작전처/CODO (784-2488/7497)에 전화 혹은 팩스한다.

(3) 항공 회보를 제출하는 인가 권한자는 정확성, 신빙성, 완전성 및 명확성에 대한 책임을 진다. 가디언 항공 정보 센터는 항공 회보를 승인 혹은 거부하지 않는다; 가디언 항공 정보 센터는 단지 제출된 항공 회보의 내용을 전파할 뿐이다. 가디언 항공 정보 센터는 불분명하거나 오도되었거나 잘못된 항공 회보에 문제를 제기하고 제 4-58 항공 작전 대대, 일반 부대 작전 참모부/혹은 미 8군 작전참모부 항공 교통 관제 업무 조정실에 배포 전에 조언을 요청한다.

d. 배포 체제: 항공 회보 정보는한국 항공 회보 및 항공 근무자 주지사항 사이트 내용 아래 있고 2CAB 일반 부대 작전참모부 항공 작전 웨어포인트 웹사이트 <https://8army.korea.army.mil/sites/2CAB/s3/s3air/default.aspx>에 미 육군 항공기에 대한 가장 최근의 정보들이 이용가능하다. 현재 제 7 공군 항공 회보가 웨어포인트, <https://osan.eim.pacaf.af.mil/sites/Airspace/default.aspx>에서 이용가능하다. 만약 지역 네트워크(LAN) 혹은 교환 메일 서버가 사용 불가능하다면, 항공 회보에 대해서는 가디언 항공 정보 센터에 741-6780으로 연락한다. 가디언 항공 정보 센터는 전자적으로 적용가능한 항공 회보를 분배한다. 일반 부대 작전참모부 항공 작전 웨어포인트 웹사이트에 접속하는데 어려움을 겪고 있는 비행장 기지 작전에 대해서는 팩스를 이용한다. 비상 상황 혹은 시간에 민감한 작전 시에는 --만약 시간적으로 항공 회보를 전파할 수 없을 시에, 항공 교통 관제 시설은 우선순위의 정보를 항공기를 통해 전파할 수 있다.

e. 본대에서 다른 곳으로 배치되었을 경우, 각 부대는 항공 회보 배포를 위해 전개된 위치로 팩스 번호를 제공해야 한다. 배치되기 앞서 적어도 실무일 기준 5일 이전에 팩스 번호를 가디언 항공 정보 센터 및 국제 항공 근무자 주지사항 사무실에 제공해야 한다.

f. 항공 회보 양식

(1) 각 항공 회보는 여섯 자리 숫자와 세 내지 다섯 개의 영문자로 식별된다. "C"는 항공 회보 취소를 위해 사용된다. 처음 네 자리 수는 항공 회보의 효력을 발하는 달과 날짜를 나타낸다. 마지막

두 자리 수는 그 달의 일련 번호를 나타낸다. “N”은 0000 격자선 북쪽 한반도의 구역을 나타내며, “S”는 0000 격자선 남쪽 한반도의 구역을 나타낸다. 항공 회보가 남북 양쪽에 영향을 미칠 경우 한반도를 뜻하는 대문자 “P”가 사용된다. RA가 육군을 나타내고 AF는 공군을 나타내는 것처럼 마지막 두 영문자는 발간 기관을 나타낸다. 예를 들어, 090134R2NRA는 9월 1일부터 효력을 발하는 9월의 34번째 항공 회보를 뜻한다.

(2) “R”이 숫자 앞에 올 때는, 과거에 발표된 후 개정된 항공 회보임을 나타낸다. 만약 재개정된다면, 개정된 횟수만큼의 숫자가 영문자 “R” 뒤에 붙여진다 (예를 들면, 항공 회보 0901 34R2NRA는 0901 34RNRA를 개정한 것이고 0901 34RNRA는 0901 34NRA를 개정한 것이다).

(3) 숫자 뒤에 나오는 첫 영문자가 “C”인 경우 항공 회보가 취소되었음을 나타낸다. 취소된 항공 회보는 취소의 이유를 명시해야 하며 시설이 정전에 의한 사용 불능일 경우, 그 시설의 상태를 명시해야 한다. (예를 들어, 090134CR2NRA는 090134NRA 이하의 모든 항공 회보를 취소시킨다).

(4) 항공 회보의 모든 시간 표시는 줄루시(Z)로 표기된 국제표준시(UTC)로 한다.

(5) 위치에 관한 항공 회보는 합동 업무를 용이하게 하기 위해 위도/경도 및 유티엠(UTM) 좌표를 나타낸다.

(6) 고도는 달리 명시되지 않은 경우 평균 해면(MSL)으로부터 피트로 나타낸다.

(7) 항공 회보는 유효 개시 및 종료 일시군(DTG)을 표시해야 한다. “추후 공지 때까지”의 사용은 허용되지 않는다.

(8) 항공 회보는 최대 30일까지 유효하다. 항공 회보 상황이 30일의 유효기간이 지난 후에도 유지 된다면 최초 항공 회보 종료 5일 전에 신규 항공 회보가 작성되어야 한다.

2-3. 시계 비행규칙 비행계획

a. 비행계획 소요는 유엔사/연합사/주한 미군 규정 95-3 및 해당 업무에 관한 간행물에 개술되어 있다. 조종사는 다음 중 한 부서에 각 비행에 관한 시계 비행규칙 비행계획을 보내야 한다. (주: 미 전술 비행 작전 본부(FOC)의 명칭이 야전교범 100-103에 의해 항공 정보 센터 (AIC)로 바뀌었다.)

(1) 기지 운영.

(2) 부대 운영 부서. (부대 운영 부서는 부대가 야전에서 작전 중일 때 기지 운영 부서 혹은 지정된 항공관제 시설에 연락함).

(3) 비행작전본부. 비행협조본부, 항공 정보 센터 (전화 혹은 팩스로)

(4) 비행작전본부(FOC)/비행협조본부(FCC)/항공 정보 센터(ATC) (비행시 무선으로)

(5) 인천 항공교통관제(FIC)에 위치한 인천 비행 정보 센터(ATC)

b. 비행작전본부/항공 정보 센터는 시계 비행 규칙 혹은 혼성 비행 계획의 시계 비행 규칙하에 비행하는 모든 항공기를 감시하고 비행 추적한다. 조종사는 요구되는 보고를 하고 요청 시 타 항공기 감시를 돕는다. 비행작전본부/항공 정보 센터(MCRC)는 확립된 합의 서한에 의거하여 모든 시계 비행규칙 비행계획을 중앙 방공 통제소에 통보한다.

c. 비행작전본부는 시계 비행규칙 비행계획에 대한 승인 혹은 거부 권한이 없으며, 해당 인가기관에 의해 비행이 인가되었다는 이해 아래 모든 비행 계획을 접수한다. 비행작전본부는 비행계획 정보를 분명하게 하기 위해 실수로 누락 되었을 가능성이 있는 추가정보를 요청할 수 있다.

2-4. 계기비행계획

각 조종사는 계기비행규칙(IFR) 하에 비행을 시작하기 전에 인천 항공교통관제소로부터 항공 교통 인가를 받을 책임이 있다. 이는 일반적으로 비행계획을 비행장 운영부서에 제출함으로써 이루어진다. 출발지와 항로 교통 관제본부 간에 통신이 이루어지지 않을 경우에 비행작전본부는 계기비행규칙 인가를 얻는 것을 지원한다.

2-5. 시계비행규칙 항로

임무 소요나 상황에 의해 변경되지 않는 한 시계비행규칙 비행은 기존 육상 수송로(예를 들면, 고속도로, 철도 및 하천)를 따른다. 이것은 불시착 시나 사고가 일어났을 경우 탐색 및 구조 작전에 도움이 되며 생존자가 쉽게 도움을 받을 수 있도록 한다. 조종사는 일반적으로 비행 중 충돌 가능성을 감소시키기 위해 도로, 철도 및 계곡의 우측으로 비행한다. 우선 항로에 대해서는 국방성 비행정보 간행물 한국 시계비행규칙 도착/출발을 참조한다. 고속, 고정익, 저공 비행에 관한 정보는 공군 구성군사 규정 55-1을 참조한다.

2-6. 탐색 및 구조 (SAR)

a. 가디언 항공 정보 센터는 항공기가 비행 계획 상에서 15분 지체시 혹은 휘랑/비행금지구역을 비행하는 항공기 위치보고 후 시격이 10분 초과시 통신 탐색을 개시한다. 가디언 항공 정보 센터가 아닌 다른 통제 시설에서 비행을 감시하고 있었다면 항공 정보 센터의 지체된 항공기에 대해 보고하는 것은 그 시설의 책임이다. 406MHz 장비를 비치하고 있는 항공기는 자동으로 (추락/착수) 활성화됨으로써 COSPASS/SARSAT 체제에 신호를 전파한다. 전투 생존자 회피 위치 탐지(CSEL)를 이용하고 있는 요원은 라디오의 표지 요소를 활성화함으로써 위치를 정확하게 파악하고 현재 공중 임무 명령 특수 지침에 따라 요원 회복 지시를 이행한다.

b. 가디언 항공 정보 센터는 비행장 작전 장교 및 소속 부대에 항공기가 30분 지체되었을 경우 실종된 항공기에 대한 “램프 점검”을 시행하도록 지시한다. 램프 점검을 시행하는 장교의 성명은 가디언 항공 정보 센터에 최대한 빨리 통보한다. 가디언 항공 정보 센터는 항공기 소속 부대에 항공기가 30분 지체되었고 실종된 것으로 추정하고 있음을 통보한다. 가디언 항공 정보 센터는 제 7공군 비행장 전투 감시 담당 장교 (DWDO) (국방교환망 784-4097/2726)에게 항공기가 30분 지체되었고 부대가 현재 실종된 항공기에 대한 “램프 점검”을 시행하고 있음을 통보한다. 비행장 전투 감시 담당 장교는 한국 연합 구조팀(KCRT)과 합동으로 일하는 주한 미군-합동 요원 구조반(JPRC) (국방교환망 784-6370)에 탐색 및 구조 사건 보고 및 탐색 및 구조 사건(SARIR)에 대해 보고한다. 합동 요원 구조반/한국 연합 구조팀은 탐색 및 구조 사건 보고와 관장하는 미 8군 요원 구조협조본부(8APRCC) (국방교환망 723-6286)에 통보한다.

c. 소속 부대에 지체 항공기에 대한 통보 후 45분이 지났고 (총 75분 지체 시간) 소속 부대가 항공기의 위치를 탐지하지 못했을 때, 소속 부대 혹은 비행장 작전 장교는 가디언 항공 정보 센터 국방교환망 741-6780에 항공기가 “실종”되었음을 통보한다. 항공 정보 센터는 제 7 미 공군 비행장 전투 감시 담당 장교에게 항공기가 공식적으로 실종되었음을 통보한다. 비행장 전투 감시 담당 장교는 합동 요원 구조반/한국 연합 구조팀에 경보 명령을 내린다. 합동 요원 구조반/한국 연합구조팀은 미 8군 요원 구조협조본부에 항공기 탐색 및 구조 사건에 대해 경보한다.

d. 불필요한 탐색 및 구조를 막기 위하여, 부대 사령관은 미 8군 요원 구조협조본부 및 합동 요원 구조반에 현 상황 및 탐색 및 구조 사건 보고와 관련된 어떠한 정보든 충분한 정보를 제공해야 한다. 사령관은 재배치 혹은 전개에 따른 전화 번호 변경에 각별히 주의해야 한다. 항공 사령관은 정확한 최신의 전화 번호를 제출한다. 각 달의 5일 이내까지 본부, 유엔사/연합사(연합사 항공처) 부대번호 15259, 군우 96205-5259에 제출한다. 임시 번호를 제공하는 것은 허용된다.

e. 탐색 및 구조 항공기의 탐색 및 구조 임무는 미 8군 요원 구조협조본부 혹은 합동 요원 구조반/한국 연합구조팀의 지시하에만 이루어진다.

f. 항공기 사고에 대해서 처음으로 통보받은 비행작전본부/항공 정보 센터는 지상에서 1000피트 지상고도(추락 지점으로부터 1 킬로미터 반경)까지의 구역을 제한해 중단되지 않는 구조 작전이 가능토록 하기 위하여 인천 항로 교통 관제본부/중앙방공통제소 “감시자”와 협조한다. 제한 구역이 설정되면, 비행작전본부/항공 정보 센터는 비행장 전투 감시 담당 장교에 통보하고 비행장 전투 감시 담당 장교는 합동 요원 구조반/한국 연합구조팀에 통보한다. 합동 요원 구조반/한국 연합구조팀은 미 8군 요원 구조협조본부에 통보한다.

2-7. 브리핑 프로그램

요청시, 체류 부대는 비행작전본부, 비행협조본부 및 항공 정보 센터의 절차, 규정 및 기능에 대한 브리핑을 받을 수 있다. 브리핑 요청은 4-58 비행장 작전 대대장, 부대번호 15276, 군우 96202-5276으로 제출한다.

2-8. 절차

a. 시계 비행규칙 비행계획은 다음 순서에 따라 전화, 무전 혹은 팩스로 비행작전본부/항공 정보 센터 혹은 인천 비행 정보 센터로 전송된다.

(1) 항공기 식별(호출부호에 항공기 미익의 끝 세자리 수를 추가한 것 혹은 전술호출부호). 항공기가 다수인 경우 비행중인 모든 항공기의 끝 세자리 수를 포함시킨다.

(2) 항공기 유형 및 수

(3) 출발 지점

(4) 출발 예정시간

(5) 항로(각 목적지 도착 예정시간 및 여정 시간 포함)

(6) 도착지까지의 여정 시간

(7) 착륙 지점

(8) 착륙 지점에서의 지상 대기시간

(9) 최종 목적지

(10) 총 비행시간

(11) 답승 요원 수

(12) 비고(귀빈 수송 요청, 재급유 지점 등.)

b. 시계 비행규칙 비행위치보고는 최소한 30분마다 해당 비행작전본부, 비행협조본부, 항공 정보 센터, 비행 정보 센터 혹은 비행장 운영 부서에 전송한다. 단, 항공관제소/비행작전본부에서 요청할 경우 수시로 전송한다. 해당 비행추적 부서와 연락을 취할 수 없는 경우 다음 절차를 따른다:

(1) 다른 항공기를 통해 연락을 시도한다.

(2) 고주파수의 항공 정보 센터 혹은 278.4의 중앙항공통제소와 연락을 시도한다. (국방성 비행정보 간행물 보고의 “주한 미 육군/비행추적 절차” 부분을 참조다.)

c. 비행작전본부에 시계 비행규칙 위치보고를 하기 위해서는 다음 정보가 필요하다.

(1) 항공기 식별.

(2) 위치.

(3) 분으로 표시된 정시 후의 시간.

(4) 다음 행선지/보고 지점 및 도착 예정시간.

d. 비행작전본부와 혹은 인천 비행 정보 센터/인천 항로 교통 관제본부에 제출된 비행계획은 비행종료와 더불어 마감된다.

(1) 기지 운영부서가 있는 비행장에서 비행을 종료하는 비행계획은 해당 기지 운영 부서에서 마감한다.

(2) 주한 미 비행작전본부와의 전화통신이 불가능할 경우, 비행작전본부, 비행협조본부, 인천 비행 정보 센터/인천 항로 교통 관제본부, 지상관제요격소(GCI) 및 군사기지 운영부서와의 무선교신을 통해서 가디언 항공 정보 센터의 비행 계획을 제출, 변경 혹은 마감되고 위치 보고가 이루어진다.

(3) 지휘 조종사는 가디언 항공 정보 센터와의 비행계획 마감을 책임진다.

(4) 기지 운영 부서가 없는 기지나 비행장, 혹은 일반적으로 항공기를 수용하지 않는 비행장에서 비행을 종료하는 승무원은 무전 혹은 전화로 가디언 항공 정보 센터에 그들의 항공계획을 마감한다.

e. 가디언 항공 정보 센터는 시계 비행규칙/계기 비행규칙 혼성 비행계획을 수신함과 동시에 미 육군 비행장에서 이착륙하는 미군 및 한국군 항공기를 감시한다.

f. 조난 호출은 초단파/극초단파 비상 주파수를 사용하여 전송한다. 항공기를 식별하고, 현 위치 및 조난 성격을 보고한다.

2-9. 기상 정보

요청시, 가디언 항공 정보 센터는 조종사 혹은 비행장/헬기장 운영 부서에 대한민국 내의 모든 비행장/헬기장의 현 기상정보를 제공한다. 기상보고는 기상 파견대로부터 받은 매시간 및 특별

관측자료로 이루어져 있다. 조종사는 미 공군 기상예보관으로부터 기상 브리핑을 받아야 한다. 공수 조종사는 국방성 비행정보 간행물에 의거하여 가장 가까운 기상 파견대와 연락을 취할 수 있다.

2-10. 항공기 무전

비행 중에는 항상 무전기를 켜야 하며 적절한 항로관제시설에 주파수를 맞추어 지속적으로 무전 내용을 청취하여야 한다. 비행 중에는 항상 항법지원 및 보호 주파수를 청취한다. 비행 중에는 항상 트랜스폰더를 사용한다.

2-11. 주의 보고

비행작전본부 요원이 안전 비행을 위협할지도 모르는 상황을 접수하면 가디언 항공 정보 센터는 항공기에 주의 보고를 한다. 주의 보고는 조종사가 최적의 항로를 택할 수 있도록 충분하고도 정확한 정보로 구성되어 있어야 한다. 안전과 관련되어 있거나 필요하다고 판단될 경우, 가디언 항공 정보 센터는 대체절차를 제안한다. 주의 보고에 따른 결정 및 조치는 지휘 조종사의 책임이다.

2-12. 핫도그/잭라잇 절차

유엔사/연합사/주한 미군 규정 95-3/공군 구성군사 규정 60-8을 본다.

2-13. 통신수단의 사용

비행작전본부, 비행장 운영부서 및 인천 비행 정보 센터/인천 항로 교통 관제본부 간의 통신수단의 사용은 항공관제나 공식업무와 직접적인 연관이 있는 정보의 중계에 한한다.

별지 A
관련근거

공군 구성군사 규정 51-1 (저고도 비행)

공군 구성군사 규정 60-8 (한국완충지대 및 전술지대 비행작전과 부주의로 인한 적국 영공 침범을 예방하기 위한 절차)

공군지침서 13-203 (항공 교통 관제)

공군지침서 13-2 13 (비행장 관리)

공군지침서 11-208/육군 규정 95-10 / 해군 참모총장실 지시 3721.20 (국방성 항공 근무자 주지사항 체제)

국방성 비행정보 간행물 (태평양, 호주 및 남극 항로 보충)

주한 육군 규정 95-1 (주한 육군 일반 항공 조항, 비행 절차 및 훈련 지침)

미 8군 규정 95-2 (대한민국에서의 미 육군 비행장/헬기 이착륙장/헬기장 운용 및 관리)

주한 육군 규정 95-33 (개인 회복(PR) 작전)

연방 항공국 명령서 7110.65 (연방 항공국 명령서)

야전교범 100-103 (전투지대에서의 육군 공역 지휘 통제)

탐색 및 구조 계획 529

유엔사/연합사/주한 미군 규정 95-3 (한국전술지대(RK) P-518 비행절차)

육군 규정 95-1 (비행 규정)

육군 규정 95-2 (공역, 비행장/헬기장, 비행 활동, 항공교통관제 및 항공 지원)

용어집

제1절. 약어

AGL	Above Ground Level	지상고도
AIC	Airspace Information Center	항공 정보 센터
AIRAD	Airmen's Advisory	항공 회보
AME	Airspace Management Element	공역 통제반
ACC	Air Route Traffic Control Center	항로 교통 관제본부
ATC	Air Traffic Control	항공교통관제
BWDO	AF Battle Watch Duty Officer	비행장 전투 감시 담당 장교
CFA	Combined Forces Army	연합 육군
CFC	Combined Forces Command	연합군 사령부
CRC	Control Reporting Center	방공 중앙관제소
DTG	Date-Time Group	일시군
ETA	Estimated Time of Arrival	도착시간
FCC	Flight Coordination Center	비행 협조본부
FOC	Flight Operations Center	비행작전본부
FLIP	Flight Information Publication	비행정보간행물
FOS	Flight Operations Systems	비행작전체계
FROKA	First Republic of Korea Army	제1야전군(한국군)
GCI	Ground Control Intercept	지상관제 요격
IFR	Instrument Flight Rules	계기 비행규칙
MCRC	Master Control Reporting Center	중앙방공통제소
MSL	Mean Sea Level	평균 해발고도
NOTAM	Notice to Airmen	항공 근무자 주지사항
ROK	Republic of Korea	한국

ROKAF	Republic of Korea Air Force	한국 공군
SAR	Search and Rescue	탐색 및 구조
SROKA	Second Republic of Korea Army	제2작전사령부
TROKA	Third Republic of Korea Army	제3야전군사령부
UNC	United Nations Command	유엔군 사령부
UTC	Universal Coordinated Time	만국 표준시
UTM	Universal Transverse Mercator	유티엠 좌표
VFR	Visual Flight Rules	시계 비행규칙

제 2절 용어

항공 회보. 공군지침서 11-208(1)/육군 규정 95-10 / 해군 참모총장실 지시 3721.20. 항공 회보에 의거하여 한국 내의 작전과 구체적으로 관련된 비행 정보를 포함하는 공지는 항공 근무자 주지사항 발행물의 기준을 충족하지 않는다.

비행장/헬기장 착륙지역관리 부대. 본 규정의 1-4마 항에 개술되어 있는 임무를 구행하도록 담당 사령관이 임명한 부대.

항공 정보 센터(AIC). 비행 협조본부 참조

육군 헬기장 (AHP). 회전 날개 항공기의 이륙, 착륙 및 주기를 위해 설계되었으며, 통상 정비능력을 갖춘 모든 육군 통제 하의시설.

통신 탐색. 예정 항로를 따라 비행 예상지역에 방송을 하고, 실종 혹은 연착 항공기와의 무선접촉 재개를 시도하는 등 항공관제(ATC) 시설에 의하여 수행되는 탐색.

비행협조본부(FCC). 비행작전본부의 지리적 지역을 확대하는데 활용되는 비행작전본부의 예하 부대. 비행협조본부는 비행중인 항공기와 비행작전본부간 정보를 제공한다.

비행 정보. 항공기 비행의 계획, 실시 및 통제를 위하여 조종사, 승무원, 항공관제요원 및 지휘부서가 필요로 하는 자료.

비행작전본부 (FOC). 광범위한 지리적 지역에 걸친 작전의 연속성을 제공하고 비행작전체제의 모든 요소를 통제하는 비행작전체제의 주요부서.

비행작전체제 (FOS). 한국방공식별구역 내에서 한미 육군 항공기의 작전을 촉진 및 조정하기 위하여 설정된 절차 및 통제.

비행정보 간행물 (FLIP). 항공기 작전의 계획, 실시 및 통제를 위하여 조종사, 승무원 항공관계 요원 및 지휘부서가 필요로 하는 문자 및 도표 자료를 포함한 비행 정보 간행물.

헬기 이착륙장. 주로 정비조가 대기하고 있지 않으며, 병원, 보급창 혹은 벽지 군사 기지와 같은 시설에서 헬기 이착륙을 위하여 설계된 지역.

주요 군 근무부대. 한국공군, 한국육군, 미 공군, 미 육군과 같은 정부군 관련 근무부대.

NOTAM. 항공 근무자 주지사항, 항공시설이나 업무의 설정, 상태 혹은 변화에 관한 것이거나 혹은 비행에 위험을 줄 수 있는 절차에 대한 항공정보. 항공 근무자 주지사항은 전기통신을 사용하여 신속하고 광범위하게 배포되어야 한다.

램프 점검. 항공기를 찾기 위하여 비행대기선을 점검하는 절차.