

**United Nations Command  
Unit #15259  
APO AP 96205-5259**



**United Nations Command  
Regulation 95-3**

**Combined Forces Command  
Unit #15255  
APO AP 96205-5255**



**Combined Forces Command  
Regulation 95-3**

**United States Forces Korea  
Unit #15237  
APO AP 96205-5237**



**United States Forces Korea  
Regulation 95-3**

**15 December 2017**

**Aviation**

**KOREAN TACTICAL ZONE (RK) P518 FLIGHT PROCEDURES**

---

**\*This regulation supersedes UNC/CFC/USFK Regulation 95-3, dated 24 June 2012.**

---

FOR THE COMMANDING GENERAL:

MICHAEL A. MINIHAN  
Major General, USAF  
Chief of Staff, UNC/USFK

OFFICIAL:



YO-HAN KIM  
Captain, AG  
Chief, Publications and Records Management

---

유엔군 사령부  
부대번호 #15259  
군우 96205-5259



유엔사 규정 95-3

연합군 사령부  
부대번호 #15255  
군우 96205-5255



연합사 규정 95-3

주한미군  
부대번호 #15237  
군우 96205-5237



주한미군 규정 95-3

2017 년 12 월 15 일

항공

(RK) P518 한국전술지대 비행 절차

---

\*본 규정은 2012 년 6 월 24 일자 유엔사/연합사/주한미군 규정 95-3 을 대체한다.

---

사령관을 대신하여:

MICHAEL A. MINIHAN  
미 공군소장  
유엔사/주한미군사 부참모장

공식적으로:



YO-HAN KIM  
부관 대위  
출판기록관리처장

---

**Summary.** This regulation establishes flight procedures and training requirements for Republic of Korea (ROK) and United States (U.S.) aviation operations at or below 800 feet above ground level (AGL) during armistice in the Korean Tactical Zone (RK) P518, including corridors, No Fly Line (NFL) and No Fly Areas (NFAs).

**Summary of Change.** A full review of its contents is required.

**Applicability.**

a. United Nations Command (UNC)/Combined Forces Command (CFC)/United States Forces Korea (USFK) Regulation (Reg) 95-3 applies to all aircraft (UNC, CFC, USFK assigned, attached and Operational Control (OPCON) aircraft, ROK Forces, ROK Government and Civilian aircraft, Ultra-Light Aircraft, UAS) operating at or below 800 feet AGL in the Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ), including corridors, NFL and NFA, during armistice. Flights conducted predominately above 800 feet AGL will comply with the provisions of Air Component Command Regulation (ACCR) 60-8, Aviation Operations in Korean Buffer Zone / Korean Tactical Zone Prevention of Inadvertent Overflight of Non-Friendly Borders.

b. ROK and US Forces can write out detailed provisions and guidelines within the boundary of this regulation. In such cases, the respective force is responsible for disseminating the information, as well as training and overseeing their aircrew/pilots. At a minimum, all pilots must abide by the regulations and guidance of the corresponding country's Armies.

**Supplementation.** Issue of further supplements to this regulation by subordinate commands is prohibited unless prior approval is obtained from Commander (CDR) UNC/CFC/USFK ATTN: CJ3, 8A G3 Aviation, GCC Combat Support Branch.

**Internal Control Provisions.** This regulation does not contain management control provisions.

**Forms.** USFK forms are available at:

[http://8tharmy.korea.army.mil/g1\\_AG/Programs\\_Policy/Publication\\_Records\\_Forms.htm](http://8tharmy.korea.army.mil/g1_AG/Programs_Policy/Publication_Records_Forms.htm).

**Records Management.** Identify, maintain and dispose of records created as a result of processes prescribed by this regulation in accordance with CJCSM 5760.01 Volume II, Joint Staff and Combatant Commands Records Management Manual, Disposition Schedule. See record titles and descriptions on the CJCS website at:

[http://www.dtic.mil/cjcs\\_directives/cdata/unlimit/m576001v2.pdf](http://www.dtic.mil/cjcs_directives/cdata/unlimit/m576001v2.pdf).

**Suggested Improvements.** The proponent of this regulation is the office of the GCC Combat Support Branch and Eighth Army (8A) AVN Users are invited to send comments and suggested improvements on DA Form 2028 (Recommend changes to Publication and Blank Forms) to the Commander (CDR) UNC/CFC/USFK, ATTN: CJ3, 8A G3 Aviation and GCC Combat Support Branch.

**Distribution.** Electronic Media Only (EMO).

**개요.** 본 규정은 정전 시 회랑 및 비행금지선과 비행금지구역을 포함한 (RK)P518 한국전술 지대 내 지상고도 800 피트 이하에서의 한·미 항공작전 수행절차 및 비행훈련 요구사항을 규정한다.

**변경개요.** 전체 내용에 대한 재 검토가 필요하다.

**적용.**

가. 유엔사/연합사/주한미군 규정 95-3 은 정전시 비행금지선 및 비행금지구역을 포함한 (RK) P518 한국전술지대 내의 지상고도 800 피트 이하에서 비행하는 모든 항공기(유엔사, 연합사, 주한 미군 예/배속 및 작전통제된 모든 항공기, 대한민국 국군/정부/민간소유의 모든 항공기, 초경량비행 장치, 무인비행장치 포함)에 적용한다. 지상고도 800 피트 이상에서 주로 운용되는 비행은 공군구성군사령부 (ACCR) 규정 60-8 (한국완충지대/한국전술지대 비행작전 및 부주의로 인한 비 우방국 국경 월경 방지 절차)의 조항을 준수한다.

나. 한국군 및 주한미군은 필요 시 본 규정의 범위 내에서 세부 규정 및 지침을 작성할 수 있다. 이 경우 해당 군 조종사들에게 전파 및 교육, 감독할 책임이 있으며, 모든 조종사는 해당국가의 각 군 규정 및 지침을 준수해야 한다.

**보충.** 유엔사/연합사/주한미군령관, (참조: 연합사 작전참모부, 미 8 군 항공처, 지구사 전투지원과)의 사전 승인 없이 예하사령부가 본 규정의 발행은 금지된다.

**내부통제조항.** 본 규정은 관리통제 조항을 포함하지 않는다.

**양식.** 미군 규정 문서는

[http://8tharmy.korea.army.mil/g1\\_AG/Programs\\_Policy/Publication\\_Records\\_Forms.htm](http://8tharmy.korea.army.mil/g1_AG/Programs_Policy/Publication_Records_Forms.htm)에 있다. (미측해당)

**기록관리.** 본 규정에 규정된 과정에 따라 작성된 기록은 미 육군규정 25-400-2 에 따라 확인, 유지, 처분된다. 기록제목 및 설명은 <https://www.arims.army.mil> 의 미 기록정보 관리 시스템(ARIMS)에서 확인 할 수 있다.

**개선방안제안.** 규정의 제안자는 지구사 전투지원과 및 미 8 군 항공처이다. 사용자는 제안이나 개선 방안을 미국방성 양식 2028(규정개선 사항 및 공백양식)을 통해 주한미군 사령관 앞으로 발신 할 수 있다. 참조: 연합사 작전참모부,미 8 군 항공처, 지구사 전투지원과.

**배급.** 전자매체한정 (EMO).

## **CONTENTS**

### **Chapter 1**

#### **Introduction, page 1**

- 1-1. Purpose
- 1-2. References
- 1-3. Explanation of Abbreviations, Terms, and Fundamental Terms
- 1-4. Responsibilities

### **Chapter 2**

#### **Flight Procedures General, page 4**

- 2-1. General
- 2-2. Airspace Control Authority
- 2-3. Flight Missions Authorized by Area
- 2-4. Flight Following
- 2-5. Aircrew/Pilot Briefing Guide
- 2-6. Flight Requirements of Non-Military Helicopters
- 2-7. Map Requirements
- 2-8. Equipment Requirements
- 2-9. Transponder Code Requirements
- 2-10. Weather Requirements
- 2-11. Division of Airspace

### **Chapter 3**

#### **Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ), No Fly Area (NFA), Orientation, Qualification, and Trainer Requirements, page 9**

- 3-1. General
- 3-2. KTZ and NFA General Procedures
- 3-3. KTZ and NFA Requirements
- 3-4. KTZ and NFA Trainer Requirements
- 3-5. Joint Security Area (JSA), Corridor 20A, H-128 Qualification

### **Chapter 4**

#### **Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ), Procedures and Requirements, page 12**

- 4-1. General
- 4-2. Lost Communications and Disorientation
- 4-3. Night Flights in Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ)
- 4-4. Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ) Flight-Following during Field Exercises (Excluding NFA)
- 4-5. Fixed Wing, Ultra-Light Aircraft or Unmanned Aerial Systems (UAS) Employed At or Below 800 Feet AGL

### **Chapter 5**

#### **No Fly Area Procedures and Requirements, page 16**

- 5-1. General
- 5-2. Flight Plan Requirements

## 목 차

### 제 1 장

#### 개요, 1 쪽

- 1-1. 목적
- 1-2. 참고문헌
- 1-3. 용어설명
- 1-4. 책임

### 제 2 장

#### 비행절차, 4 쪽

- 2-1. 개요
- 2-2. 공역통제권한
- 2-3. 지역별 승인된 비행임무
- 2-4. 비행추적
- 2-5. 조종사/승무원 브리핑 가이드
- 2-6. 비 군사헬기 비행 요구조건
- 2-7. 지도 구비조건
- 2-8. 장비 구비조건
- 2-9. 트랜스폰더 코드 요구조건
- 2-10. 기상 요구조건
- 2-11. 공역분리

### 제 3 장

#### (RK)P518 한국전술지대, 비행금지구역에 대한 전입교육 및 훈련비행, 자격평가 및 교관 요구조건, 9 쪽

- 3-1. 개요
- 3-2. (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역 일반적인 절차
- 3-3. (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역 조종사 요구조건
- 3-4. (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역 교관 요구조건
- 3-5. 공동경비구역, 비행회랑 20A 및 H-128 자격 요건

### 제 4 장

#### (RK)P518 한국전술지대 비행절차 및 요구 조건, 12 쪽

- 4-1. 개요
- 4-2. 통신두절 및 방향상실
- 4-3. (RK)P518 한국전술지대 내 야간비행
- 4-4. (RK)P518 한국전술지대 내 야외훈련간 비행추적 (비행금지구역 제외)
- 4-5. 지상고도 800 피트 이하에서 운용하는 고정익 항공기와 초경량 비행장치, 무인비행 장치(UAS)

### 제 5 장

#### 비행금지구역 비행절차 및 요구조건, 16 쪽

- 5-1. 개요
- 5-2. 비행계획 요구 사항

## **CONTENTS (CONT)**

- 5-3. Communications
- 5-4. Lost Communication and Disorientation
- 5-5. No Fly Are (NFA) Corridor Operations
- 5-6. Request for Flight outside Corridors
- 5-7. Military Armistice Commission Headquarters Area (MACHA)
- 5-8. Violation of Restricted Airspace

### **Chapter 6**

#### **Demilitarized Zone (DMZ) Warning Aids, page 22**

- 6-1. Visual Warning Aids
- 6-2. Visual Warning Signals
- 6-3. Aural Warnings

#### **Appendixes, page 27**

- A. References
- B. Explanation of Korea Tactical Zone (RK-P518/P-518E/P518W) Simplified Map
- C. Sectors of Interest in the (RK) P518 Tactical Zone
- D. No Fly Line, No Fly Area and Corridor Areas
- E. ROK / U.S. Contacts

#### **Table List**

- Table 2-1. Weather Requirements (not including NFL), *page 9*
- Table 2-2. Weather Requirements (NFL or within NFA), *page 9*

#### **Figure List**

- Figure 6-1. Aircraft Warning "T" Markers, *page 22*
- Figure 6-2. Aircraft Warning Orange Panels South of the SBL, *page 23*
- Figure 6-3. Aircraft Warning Orange Panels North of the SBL, *page 24*
- Figure B-1. RK P518, *page 28*
- Figure B-2. P-518 Korean Tactical Zone West, *page 29*
- Figure B-3. P-518 Korean Tactical Zone East, *page 29*
- Figure B-4. Corridor 20 to MACHA, *page 30*
- Figure B-5. MACHA, *page 31*
- Figure B-6. HDTA #1, *page 32*
- Figure B-7. HDTA #2, *page 33*
- Figure B-8. HDTA #3, *page 34*
- Figure C-1. Sector S, *page 35*
- Figure C-2. Sector T, *page 36*
- Figure C-3. Sector V, *page 37*
- Figure C-4. Sector W, *page 38*
- Figure C-5. Sector X, *page 39*
- Figure C-6. Sector Y, *page 40*
- Figure C-7. Tactical Zone Exemption Area (TZEA), *page 41*

#### **Glossary, page 58**

## 목 차 (계속)

- 5-3. 통신
- 5-4. 통신두절 및 방향상실
- 5-5. 회랑지역 비행작전
- 5-6. 회랑을 벗어난 비행요청
- 5-7. 군사정전위원회 본부지역 (MACHA)
- 5-8. 제한공역 위반시 조치

## 제 6 장

### 비무장지대 (DMZ) 경고 보조물, 22 쪽

- 6-1. 시각 경고 보조물
- 6-2. 시각 경고 신호
- 6-3. 청각 경고

### 부 록, 27 쪽

- 가. 참고문헌
- 나. 한국전술지대(P518 / P518E / P518W) 설명
- 다. (RK)P518 한국전술지대 구분 / 관심구역
- 라. 비행금지선, 비행금지구역과 회랑지역
- 마. 한/미 관련 부대(서) 연락처

## 표 목록

- 표 2-1. 한국전술지대 기상요구조건 (비행금지선 미 포함), 9 쪽
- 표 2-2. 비행금지구역 기상요구조건, 9 쪽

## 양식 목록

- 양식 6-1. “T”자형 항공기 경고 표지물, 22 쪽
- 양식 6-2. 남방한계선 남쪽에 위치한 오렌지색 항공기 경고 표지판, 23 쪽
- 양식 6-3. 남방한계선 북쪽에 위치한 오렌지색 항공기 경고 표지판, 24 쪽
- 양식 나-1. (RK)P518 한국전술지대, 28 쪽
- 양식 나-2. P518 한국전술지대 서부, 29 쪽
- 양식 나-3. P518 한국전술지대 동부, 29 쪽
- 양식 나-4. 회랑 20 - MACHA, 30 쪽
- 양식 나-5. MACHA, 31 쪽
- 양식 나-6. HDTA #1, 32 쪽
- 양식 나-7. HDTA #2, 33 쪽
- 양식 나-8. HDTA #3, 34 쪽
- 양식 다-1. S 구역, 35 쪽
- 양식 다-2. T 구역, 36 쪽
- 양식 다-3. V 구역, 37 쪽
- 양식 다-4. W 구역, 38 쪽
- 양식 다-5. X 구역, 39 쪽
- 양식 다-6. Y 구역, 40 쪽
- 양식 다-7. 전술지대 제외구역 (TZEA), 41 쪽

## 용어, 58 쪽

## Chapter 1 Introduction

### 1-1. Purpose

This regulation establishes flight procedures and training requirements for ROK and U.S. aviation operations at or below 800 feet above ground level (AGL) during armistice in the Korean Tactical Zone (RK) P518, including corridors, No Fly Line (NFL) and No Fly Areas (NFAs). The intent of UNC/CFC/USFK Regulation (Reg) 95-3 is to allow coordination between the corresponding agencies and to permit efficient air traffic and airspace management not to prohibit or restrict flights at or below 800 feet AGL.

### 1-2. References

Required and related publications and forms are listed in Appendix A.

### 1-3. Explanation of Abbreviations, Terms, and Fundamental Terms

Abbreviations and terms used in this regulation are explained in the glossary. The following are fundamental terms referenced throughout this regulation.

a. **Demilitarized Zone (DMZ).** An area 4,000 meters in width extending approximately 150 miles across Korea from the Han River Estuary (HRE) to the Eastern Sea as depicted on the 1953 Military Armistice Agreement 1:50,000 Map. The general trace of the southern boundary of the DMZ is approximately 2,000 meters south of the Military Demarcation Line (MDL). The northern boundary is 2,000 meters north of the MDL.

b. **Han River Estuary (HRE).** The Body of Water extending 45 miles westward from the west end of the DMZ to the yellow sea, shown on the special DMZ 1:50,000 flight maps series L754. The HRE is also demilitarized. The southern boundary is the western and northern shoreline of Kyodong Island extending to the Imjin River's confluence.

c. **Military Demarcation Line (MDL)** is a line that crosses across the Korean Peninsula and tells apart UN army jurisdiction from nK jurisdiction. DML is indicated in special DMZ 1:50,000 flight maps series L754. (map 3121 III, 3122 III III, 3222 I IV, 3322 I IV, 3323 II) (Reference maps are published by Korean Map Publications)

d. **The Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ)** is the area bounded on the north by the Military Demarcation Line (MDL) and on south by a line connecting BG 5004 7076 – BG 9581 7691 – CG 1323 6724 – CH 8288 0296 – DH 5760 1332 – DH 5910 2071 – DH 6498 2808. The KTZ is divided into six alphabetic sectors and the No Fly Area (NFA) divided into six numeric sectors. The intention of the KTZ is to control aviation operations in armistice, simplify identification of air-infiltration by North Korea and to prevent inadvertent overflight of non-friendly borders. The sectors are further explained in Appendix C, Sectors of Interest in the (RK) P518 Tactical Zone.

e. **The No Fly Area (NFA)** is an area, bordered by the Military Demarcation Line (MDL) on the north, and extending south approximately 5NM (9.3km) to and including the NFL. The intention of NFA is to prevent unnecessary military discord in the border area of non-friendly nations. All aircraft conducting flights in this area must obtain clearance prior to flight and abide by the appropriate procedures while flying. The NFA is explained in Appendix D, NFL, NFA and Corridor Areas. In order to simplify and effectively manage flight clearances and flight following, the NFA is divided into six smaller sectors. (Ref Appendix D-2)

f. **No Fly Line (NFL).** A line selected along visible geographic features that are located 5NM

## 제 1 장 개요

### 1-1. 목적

이 규정은 휴전 기간 동안 회랑, 비행금지선 및 비행금지구역을 포함한 (RK)P518 한국전술지대에서의 지상고도 (AGL) 800 피트 이하의 한국군 및 미군의 항공작전을 위한 비행절차와 훈련 필요 조건을 규정한다. 유엔군사령부(UNC)/ 한미연합군사령부(CFC)/ 주한미군(USFK) 95-3 규정의 의도는 지상고도 800 피트 이하에서의 비행을 금지 또는 제한하고자 함이 아니라 관제기관들 간의 협력을 증진하고 항공교통 및 공역을 효율적으로 관리하기 위함이다.

### 1-2. 참고 문헌

필요한 또는 관련된 간행물 및 양식은 부록 '가'에 수록되어있다.

### 1-3. 용어 설명

다음은 본 규정에서 사용되는 기본적인 용어이다. 그 외의 약어와 용어들은 '용어 및 약어'에 설명 되어있다.

가. **비무장지대(DMZ)**. 1953년 군사정전협정의 1:5 만지도에 표시된 바와 같이 한강하구에서 한반도를 가로질러 동해안에 이르는 폭 4,000m, 길이 약 150 마일 가량의 구역이다. 비무장지대 남방한계선 및 북방한계선은 군사분계선으로부터 남 또는 북쪽으로 각각 약 2,000m 이다

나. **한강하구(HRE)**. DMZ 서쪽 끝단으로부터 황해까지 서쪽으로 45 마일까지 뻗은 수역으로 1:5 만 비무장지대 특수지도 L754 에 나타난다. 한강하구는 비무장지대이며 남방경계선은 임진강 합류점까지 뻗친 교동섬의 서북방 기슭까지이다.

다. **군사분계선(MDL)**. 유엔군 관할지역과 북한군 관할지역을 구분하며 한반도를 횡단하는 선이다. 군사 분계선은 L754 계열 1:5 만 비무장지대 특수비행지도에 표시되어있다. (지도 3121 III, 3122 I II III, 3222 I IV, 3322 I IV, 3323 II) (참고지도는 한국지도발행소에서 발간함)

라. **(RK)P518 한국전술지대**. P518 한국전술지대는 평시 항공작전의 통제와 북한군의 공중침투 식별을 용이하게 하고 우군기의 월경을 방지하기 위해 설치하였으며 고도는 지표면으로부터 무한대 까지이다. 설치지역은 북쪽으로는 군사분계선으로부터 남쪽으로는, BG50047076 - BG95817691 - CG13236724 - CH82880296 - DH57601332 - DH59102071 - DH64982808 을 연결하는 선이며(강화-고양-가평-춘천-인제-속초를 연결하는 선) 6 개의 구역(S,T,V,W,X,Y)으로 구분된다. 여기에는 비행금지구역, 비행금지선, 비행회랑이 포함된다. (부록 '다' 참조)

마. **비행금지구역**. 비행금지구역은 비우호국 간 국경지대에서 불필요한 군사적 마찰을 방지하기 위해 설치하였으며 북쪽 군사분계선으로부터 남쪽으로 약 5NM(9.3km)에 이르는 지역으로 비행금지선을 포함한다. 비행금지구역은 항공작전통제를 원활히 하기 위해 6 개의 구역(I, II, III, IV, V, VI)으로 구분된다. (세부사항은 부록 라-2 참조) 이 구역 내의 비행은 본 규정에서 정한 절차에 따른다. 비행금지구역내에는 필수적인 임무수행을 위해 비행회랑이 설정되어있다. (비행회랑은 부록 라-2 참조)

바. **비행금지선**. 비행금지선은 한반도를 서에서 동으로 횡단하는 선으로 항공기의 부주의로 인한 월경방지를 위해 군사분계선으로부터 5NM (약 9.3km) 이북의 식별이 용이한 지형지물을 따라 선정되었다.

(around 9.3KM) to the north of MDL. This line was set across the Korean Peninsula from west to east. The purpose of NFL is Prevention of Inadvertent Over flight of Non-Friendly Borders. Flights conducted north of NFL (No Fly Area) should abide by standard qualifications and flight procedures. (Ref Appendix D-1)

g. **(RK)P518 Tactical Zone Exemption Area (TZEA)** is an area selected for ROK, US Helicopters' intensive training and the operation of unmanned aircraft. Flights conducted in the Tactical Zone Exemption Area do not require P518 pilot certification and approval for night flights. Minimum weather conditions abide by U.S. Army Regulation 95-1 and ROK Army Regulation 323. (Further information can be found in Appendix C-7)

h. **(RK) P-518 E.** An area from the surface to unlimited that connects DH449763 - DH680762-CH606355 northward along the eastern coast line. ACCR 60-8 rules apply. MCRC is the controlling authority for this area.

i. **(RK) P-518 W.** An area that connects XC010064 to XC624074 east along NFL BG452782 to BG500767 to BG500708 to YB505541 and to XB444516, from surface to unlimited. MCRC is the controlling authority for this area. Aviators must coordinate with Incheon Tower when in the vicinity of Incheon International Airport.

j. **(RK) P73.** The boundaries, description, and procedures are located in the Korean MOCT AIP, the MND Flight Procedures In The Vicinity Of (RK) P73 (23 JUN 2016), U.S. DOD FLIP AP/3A and U.S. DOD FLIP VFR Arrival/Departure Routes Korea. If conflict exist between these documents the MND Flight Procedures have precedence.

k. **High Density Training Area (HDTA).** An area geographically defined for intensified low level flight training by ROK/U.S. helicopters.

l. **Master Control and Reporting Center (MCRC).** Agency responsible for automated air defense monitoring, radar surveillance, IFF, and tactical measures against intercepted hostile aircraft. MCRC is under the control of Korean Air Operations Center.

m. **Army Aviation Master Control Center (AMCC)** is the main ROK Army air traffic control center for all aircraft conducting flights at or below 800 feet AGL.

n. **Guardian-AIC** is the main control center for U.S. Army aircraft carrying out aviation operation in Korean peninsula. It oversees the operation of FCC guardian.

o. **Flight Coordination Centers (FCC)** provide air traffic flight following and flight information. There are five FCCs (Go Nee, Lee, Crane, Lighthouse, and Guardian) that conduct flight following services for ROK and U.S. Rotary Wing aircraft throughout the Korean Theater of Operations.

p. **Army Aviation Department (AAD)** is the aviation element for the Field Armies in Korea.

q. **Ground Operations Command (GOC).** GOC Aviation Department. FROKA and TROKA will transfer entire flight control authority for aviation operations within the KTZ, scheduled in 2018.

r. **Corps Operations Branch (COB).** ROK Corps Operations Branch will be GOC delegated approval agencies when the GOC is fully operational.

비행금지선 북쪽(비행금지구역)에서의 비행은 본 규정에서 정하는 일정한 자격요건과 비행절차를 준수해야 한다. (부록 라-1 참조)

사. **(RK)P518 전술지대제외지역**. 한국군 및 미군 헬기의 강도높은 전술훈련과 무인항공기의 운용을 위해 지정된 지역이다. 제외구역에서 실시되는 비행은 P518 조종사 자격, 야간비행인가를 필요로 하지 않으며, 최저기상조건은 미육군규정 95-1(미국)/한국육군규정 323 (한국)을 적용한다. (세부 사항은 부록 다-7 참조)

아. **(RK)P518 동부전술지대(P518 E)**. DH449763-DH680762-DH811465-DH606355 / 동부해안선을 따라 북쪽으로 시작지점을 연결한 지역으로 지상에서부터 무한고도까지이다. 공구사규정 60-8 이 적용되며 MCRC 에서 통제한다.

자. **(RK)P518 서부전술지대(P518 W)**. XC010064 - XC624074 비행금지선을 따라 동쪽으로 BG 452782 - BG500767 - BG500708 - YB505541 - XB444516, 시작지점까지 연결한 지역으로 무한고도까지이다. MCRC 에서 통제하며 인천국제공항 공역 인접시에는 인천관제소와 협조하여야 한다.

차. **(RK)P73**. 범위와 설명, 제반 절차는 한국국방부에서 발행하는 (RK) P73 인근지역 비행 지침 (국방부발행, 2016. 6. 23), AIP 및 한·미 비행정보간행물에 수록되어있다. 두 문서간 대립 발생시 국방부 비행 절차에 따른다.

카. **고밀도훈련지역(HDTA)**. 한국군 및 미군 헬기의 강도 높은 저고도 비행훈련을 위해 지리적으로 지정된 지역이다. (부록 나-5 참조)

타. **중앙방공통제소(Master Control and Reporting Center)**. 자동화 방공체제의 중추기구로서 한국의 방공에 관한 모든 업무수행의 주관부서로서, 한국항공 우주작전본부(KAOC)의 통제하에 공중 감시, 항적식별, 전술조치, 요격관제임무 등을 수행한다.

파. **중앙관제본부**. 지상고도 800 피트 이하에서 비행작전을 수행하는 모든 항공기에 대한 육군의 항공교통 주 통제부서이다.

하. **가디언 비행정보본부(GUARDIAN-AIC)**. 한반도 내 지상고도 800 피트 이하에서 비행작전을 수행하는 미육군 항공기의 주 통제부서이며, 1 개의 비행협조소(FCC GUARDIAN)를 운용하고 있다.

거. **비행협조소**. 비행임무를 수행하는 항공기에 대한 실시간 항공관제, 비행추적 및 비행정보를 제공 한다. 한반도 전구에서 한·미 회전의 항공기의 비행추적을 담당하는 비행협조소는 5 개가 있다. (Go Nee, Lee, Crane, Lighthouse, Guardian)

너. **군 항공과(AAD)/군단 작전과(COB)**는 한국군 야전군의 항공과, 군단의 작전과이다.

더. **한국군 지상작전사령부**. 2018 년도 창설시 기준 1 · 3 야전군이 가지고 있는 P518 한국전술지대(KTZ)에서 항공작전에 대한 모든 운항통제권한을 보유하며 이 권한은 해 군단 작전지역 군단장에게 위임한다.

## 1-4. Responsibilities

a. All military Commanders, persons in charge of Government offices and civilian airlines that control aviation assets are responsible for the following:

(1) Ensure that flights in (RK) P518 Korean Tactical Zone and NFA are necessary, scheduled, appropriately planned, and that flight plans are submitted to the corresponding AMCC and GUARDIAN-AIC and approved by FROKA/TROKA AAD (COB). Commanders will confirm that aircrews and pilots are adequately trained to use navigation tools as described in Chapter 2.

(2) Aviation Battalion Commanders and equivalent or above, to include Medevac Commanders, will approve all flights in the NFA. Battalion Commanders will ensure aviators receive the adequate level of training to complete their assigned missions and assign specific corridors for which aviators are responsible to maintain qualification.

(3) Commanders will ensure adequate instruction is provided to all aviators prior to flight within the Korean Tactical Zone (RK) P518 to include communication procedures, disorientation recovery procedure, weather requirements, training requirements, Demilitarized Zone (DMZ) warning signs, indicators, and procedures in accordance with UNC/CFC/USFK Reg 95-3, 95-14 and ACCR 55-3.

(4) Commanders will ensure that all aircrew members, supervisors, and mission briefing personnel are thoroughly familiar with (RK) P518 procedures.

b. Pilot in Command (PC).

(1) Responsible for the planning, preparation and conduct of all flights in the Korean Tactical Zone (RK) P518.

(2) Ensure that the flight missions in the Korean Tactical Zone (RK) P518, NFA and corridors are appropriate, and planned in detail. Submit flight plans to the AMCC (U.S. units submit through GUARDIAN-AIC) and confirm clearance approval and number if applicable (i.e., NFA or KTZ night flight). For all corridor flights, aircrew/pilot briefings shall be conducted in accordance with paragraph 2-5, Aircrew/Pilot Briefing Guide.

(3) Use all available information pertaining to routes of flight, special-use airspace, weather, navigational aids, active ranges and range locations relative to the planned flight.

(4) Shall know their exact position at all times within the Korean Tactical Zone (RK) P518.

(5) Will ensure that all aircrew/pilots thoroughly understand the audiovisual warning signals used to advise an aircraft that it is in danger of violating DMZ airspace.

(6) Will monitor Ultra High Frequency (UHF) or Very High Frequency (VHF) guard frequencies at all times while operating within the Korean Tactical Zone (RK) P518.

(7) Maintain two-way radio communications with the appropriate FCC at all times when operating in the Korean Tactical Zone (RK) P518. Pilots in command will report their position every fifteen minutes, or as requested by Master Control and Reporting Center (MCRC) or the FCC. Non-military helicopters will report every 10 minutes.

#### 1-4. 책임

가. 항공자산을 통제하는 모든 군 지휘관 및 정부기관, 민간 항공사의 부서장은 다음사항에 대한 책임이 있다.

(1) (RK)P518 한국전술지대와 비행금지구역 내로 비행하는 것이 필수적이고, 예정된 것이며, 적절히 계획되었고, 비행계획이 중앙관제본부(AMCC) 및 가디언 비행정보본부(GUARDIAN-AIC)에 제출되었으며, 1·3 군 항공과(군단 작전과) 에서 인가되었는지 확인하고, 지휘관들은 조종사/승무원이 제 2 장에 기술된 항법장비의 운용에 대한 충분한 교육을 받았는지를 확인해야 한다

(2) 의무후송 사령관을 포함하는 항공대(대)장 및 동급, 또는 그 이상의 지휘관은 사전 인가된 비행금지구역에 대한 운항을 승인하며, 조종사에게 자격을 유지해야 하는 특정 회랑을 지정해야 한다. 대대장은 조종사가 주어진 임무를 완수 할 수 있는 적절한 훈련수준을 갖추었는지 확인해야 한다.

(3) 지휘관들은 모든 조종사가 (RK)P518 한국전술지대 내에서 비행 전 적절한 수준의 훈련을 받도록 해야 한다. 훈련은 유엔군/연합군사령부/주한미군 규정 95-3 과 95-14 그리고 공군 구성군사규정 55-3 에 의거하여 의사소통절차, 방향상실 회복절차, 기상조건, 훈련 필요 조건, 비무장지대(DMZ) 경고신호, 지표 그리고 절차 등을 포함해야 한다.

(4) 지휘관은 항공기 승무원, 감독관, 임무보고 요원들이 (RK)P518 절차를 철저히 숙지 할 수 있도록 해야한다.

#### 나. 주임무 조종사(PC).

(1) (RK)P518 한국전술지대 내의 모든 비행에 대한 계획, 준비 및 수행에 대한 책임이 있다.

(2) (RK)P518 한국전술지대, 비행금지구역 그리고 회랑에서의 비행임무가 적절하고 세밀하게 계획 되었는지 확인한다. 비행계획을 중앙관제본부에 제출(미군의 경우는 GUARDIAN AIC 를 경유)하여 적절할 시 비행에 대한 승인권자의 승인을 요청하고 비행금지구역 및 회랑 또는 야간 비행을 수행하기 이전 항공관제 기관에 인가번호를 요청한다. 모든 회랑비행과 관련한 조종사/승무원 보고는 2-5 항 조종사/승무원 브리핑 가이드에 의해 이루어진다.

(3) 비행할 지역의 항로, 특별사용구역, 기상, 항법 보조물, 사용 중인 사격장과 사격장 위치에 관한 가용한 모든 정보를 입수 및 활용한다.

(4) (RK)P518 한국전술지대 내에서 항상 자신의 정확한 위치를 파악해야 한다.

(5) 항공기가 비무장지대 상공을 침범할 위험에 처해 있음을 알리는 시청각 경고를 모든 조종사/승무원이 숙지하고 있는지 확인 해야 한다.

(6) (RK)P518 한국전술지대 내에서 운용되는 항공기는 항상 UHF 및 VHF 비상주파수 를 청취해야 한다.

(7) (RK)P518 한국전술지대 내 작전수행 시 해당 비행협조소(FCC)와 항상 양방향 무선통신을 유지한다. 주 임무 조종사는 매 15 분, 그리고 중앙방공통제소(MCRC) 또는 비행 협조소의 추가적인 요청에 따라 보고해야 한다. 민간헬기는 매 10 분마다 보고해야 한다.

(8) Avoid over flight of towns, congested areas, farms and areas of concern to avoid public discontent.

c. AMCC and GUARDIAN-AIC.

(1) Maintain a 24-hour telephone communication capability with First Republic of Korea Army (FROKA) or Third Republic of Korea Army (TROKA) as applicable. Ground Operations Command (COG) and/or Corps Operations Branch (COB) when established (projected 2018) will replace all FROKA/TROKA references within this regulation. Maintain communication with FROKA/TROKA AAD (COB) during duty hours and with FROKA, TROKA Command and Control Room through AMCC after duty hours and weekend/holidays. AMCC and GUARDIAN-AIC must have a bi-lingual capability English/Korean.

(2) Consult with FROKA/TROKA AAD (COB) as appropriate for night flight clearance. For USFK aircraft the 4-58th Airfield Operation Battalion, for ROK Forces aircraft the 55 ATS BN (ROK AOC) has the responsibility to provide flight following and flight information and coordinate with each other. (For close coordination, 55 ATS BN (ROK AOC) assigns a liaison to 4-58 AOB (GUARDIAN-AIC)

(3) Notify all flight plans and information to Master Control Reporting Center (MCRC) and coordinate for flight following.

d. FROKA/TROKA Army Aviation Department (AAD) (COB).

(1) Notify flight plans to the corresponding subordinate units as soon as possible (ASAP).

(2) Maintain a control log of all flights. The control log will contain flight information and notification sent to subordinate units.

## **Chapter 2 Flight Procedures General**

### **2-1. General**

The purpose of this chapter is to provide general procedures that are applied when conducting flight in the Korean Tactical Zone (RK) P518 including the NFA.

### **2-2. Airspace Control Authority**

a. CDR, FROKA and CDR, TROKA (GOC when established delegated to appropriate Corps CDR) have airspace control authority at or below 800 feet AGL in the Korean Tactical Zone (RK) P518 airspace of their corresponding areas.

b. The Army commanders (GOC when established delegated to appropriate Corps CDR) of the corresponding areas have the airspace authority for night flights in (RK) P518 south of the NFL and for all flight missions at or below 800 feet AGL in the NFA. Army Aviation Departments (AAD) execute flight management in these areas.

c. The CDR, Air Component Command (ACC) has authority for all flight missions at or above 800 feet AGL in the Korean Tactical Zone (RK) P518 and at all altitudes in the Korean Eastern and Western Tactical Zones (RK) P518.

(8) 항공기 소음 대민 피해를 방지하기 위해서 도시, 민가밀집지역, 농작물 및 가축 사육장 및 관심지역은 회피하여 비행한다.

다. 중앙관제본부(AMCC)와 가디언 비행정보본부(GUARDIAN-AIC).

(1) 적절하게 1·3 군(군단)과 24 시간 유선통신을 유지한다. 지상작전사령부와 군단 작전과가 설립되면 (2018 년 예정) 이 규정에서 언급된 모든 1·3 군을 대체한다. 근무시간 내에는 1·3 군 항공과 (군단 작전과), 근무시간 외나 주말 및 공휴일에는 중앙관제본부가 1·3 군(군단) 지휘통제실과 통신수단을 유지한다. 중앙관제본부와 가디언 비행정보본부는 영어/한국어 소통이 가능한 인원을 보유해야 한다.

(2) 해당 1·3 군 항공과(군단 작전과)와 야간비행 승인여부를 협의한다. 주한미군 항공기에 대해서는 4-58 활주로 운영 대대가, 한국군 항공기에 대해서는 항작사 55 항공관제대대가 책임을 가지고 비행 추적 및 비행정보 제공업무를 실시한다. (상호 긴밀한 협조를 위하여 항작사 55 항공관제대대는 4-58 활주로 운영 대대(GUARDIAN-AIC)에 가용한 연락관을 파견한다.)

(3) 중앙방공통제소(MCRC)에 모든 비행계획과 비행정보를 통보하고, 비행추적을 위해 상호 긴밀하게 협조한다.

라. 1·3 군 항공과(군단 작전과).

(1) 가급적 신속히 비행계획을 해당 예하부대에 통보한다.

(2) 모든 비행에 대한 통제철을 유지한다. 이 통제철에는 비행정보 및 예하부대에 전파 된 사항을 포함하여 유지 해야 한다.

## 제 2 장 비행절차

### 2-1. 개요

본 장의 목적은 비행금지구역을 포함, (RK)P518 한국전술지대 내 비행시 적용되는 총괄적인 절차를 제공하는 것이다.

### 2-2. 공역통제권한

가. (RK)P518 한국전술지대 내 지상 800 피트 이하에서의 공역통제권은 해당지역 한국육군 1 · 3 군사령관(지작사령관, 군단장에게 위임)에게 있다.

나. 비행금지구역 내 지상 800 피트 이하 모든 비행임무와 비행금지선 이남 (RK)P518 한국전술 지대 내에서의 야간비행에 대한 인가권은 해당지역 군 사령관(군단장)이 가지고 있다. 이 지역들에 대한 운항관리는 군 항공과(군단 작전과)에서 수행한다.

다. (RK)P518 한국전술지대의 지상 800 피트 이상에서 수행되는 모든 임무와 (RK)P518 한국 동 · 서부전술지대 내 지표면 이상에서의 모든 비행인가권은 공군구성군사령관에게 있다.

d. UNC has control of the airspace in the southern half of the DMZ and in the Han River Estuary. All aircraft, excluding those stated in Chapter 5 paragraph 5-7, are prohibited from entering or traversing the DMZ.

### **2-3. Flight Missions Authorized by Area**

a. No Fly Area (NFA).

(1) Urgent Operations.

(2) Mandatory aviation missions that directly support United Nations Command (UNC), ROK Forces, or USFK.

(3) Disaster relief missions such as Search and Rescue (SAR), Medical Evacuation (MEDEVAC), firefighting, and disaster assistance.

(4) Supply, Administration, Logistics support with urgent necessity.

(5) Training flights for qualification of aviators to conduct missions in the NFA.

(6) Army Tactical Training in the corresponding sectors approved by CDR FROKA/TROKA (Corps CDR).

(7) Night flight (sunset to sunrise) in the NFA is prohibited except for urgent military operations, emergency SAR, MEDEVAC and special investigations by United Nations Command Military Armistice Commission (UNCMAC) by military helicopters with permission of FROKA or TROKA Commander (Corps CDR). Positive coordination with MCRC is required and air traffic control agencies will transmit mission to FROKA/TROKA AAD (COB) and ground units as soon as possible.

(8) Government and civilian aircraft missions must satisfy the additional requirements of paragraphs 2-6 through 2-10 for conducting flights in the NFA. Government and civilian aircraft may not conduct night flights in the NFA.

b. Korean Tactical Zone (RK) P518 (Excluding NFA).

(1) All missions listed in paragraph 2-3a.

(2) Government and civilian aircraft must satisfy the requirements in paragraph 2-6 through 2-10 for flight in the Korean Tactical Zone (RK) P518.

### **2-4. Flight Following**

Flight following will be In Accordance With (IAW) ROKA Flight Information Publications (FLIP), FROKA and TROKA (GOC) SOP Directives, and U.S. FLIP as applicable.

### **2-5. Aircrew/Pilot Briefing Guide**

The following must be included in the mission briefing and back-brief for each flight:

a. Flight paths including: major terrain features, navigation aids, restrictions, and flight corridor.

b. Lost communication and disorientation procedures.

라. 군사분계선과 남북한계선 사이의 구역 및 한강하구지역에 대한 공역통제는 유엔사가 통제한다. 제 5 장 5-7 항에 명시된 사항을 제외한 모든 항공기는 비무장지대(DMZ) 진입 또는 횡단비행을 금지한다.

### 2-3. 지역별 승인된 비행임무

가. 비행금지구역.

- (1) 긴급 작전.
- (2) 한국군/유엔사/주한미군을 직접 지원하는 필수적인 항공임무.
- (3) 탐색 및 구조, 의무후송, 산불진화 및 긴급 재해재난 등의 지원임무.
- (4) 긴급한 보급, 행정, 군수지원임무.
- (5) 비행금지구역에서의 임무수행에 필요한 비행자격을 위한 훈련비행.
- (6) 한국 1·3 군사령관(군단장)에 의해 해당 관할구역내 인가된 필수적인 전술훈련임무.
- (7) 비행금지구역내의 야간비행(일몰~일출)은 금지한다. 단 군사헬기에 의한 긴급작전, 긴급 구조 및 의무후송, 유엔사 군사정전위(UNCMAC) 특별한 조사임무에 한하여 1·3 군사령관(군단장)의 승인 하 비행이 가능하다. 이 경우, 중앙항공통제소(MCRC)와 적극적인 협조가 요구되며 한국 육군 1·3 군 항공과(군단 작전과) 및 지상 부대까지 최단시간에 전파 되어야 한다.
- (8) 정부기관 및 민간항공기의 경우 비행금지구역 비행을 위해 2-6 항 에서부터 2-10 항 까지에 명시된 추가 요구조건이 충족되어야 한다. 정부기관 및 민간항공기는 비행금지구역에서 야간 비행을 금지한다.

나. (RK)P518 한국전술지대(비행금지구역을 제외한 지역).

- (1) 2-3 ‘가’ 항에 열거된 모든 임무.
- (2) 정부기관 및 민간항공기의 경우 2-6 항에서부터 2-10 항까지 열거된 (RK)P518 한국전술 지대비행을 위한 추가 요구조건이 충족되어야 한다.

### 2-4. 비행추적

비행추적은 한국 육군 비행정보 간행물, 1·3 군 (지작사)예규 및 미 국방성 비행정보 간행물의 지시를 따른다.

### 2-5. 조종사/승무원 브리핑 가이드

아래는 각 비행에 대한 임무 브리핑 그리고 임무 후 브리핑에 포함되어야 할 사항들이다.

가. 주요 지형지물이나 항법 보조물, 제한사항 및 비행회랑 등이 포함된 비행로.

나. 통신두절 및 방향상실 시 절차.

- c. Air traffic control frequencies and report procedures.
- d. Navigation responsibilities.
- e. Equipment requirements.
- f. DMZ warning aids.
- g. Orbit codes.
- h. HOT DOG and JACK RABBIT procedures.
- i. Inadvertent Instrument Meteorological Condition (IMC) recovery procedures.
- j. Danger of complacency.
- k. Risk management.

## **2-6. Flight Requirements of Non-Military Helicopters**

a. Non-military helicopters (government and civilian helicopters) may conduct flight within the Korean Tactical Zone (RK) P518 for emergency rescue, firefighting, and MEDEVAC missions. For emergency missions in the DMZ or Han River Estuary, requests must be submitted through the UNCMAC Secretariats for Senior Member approval. For missions other than these, non-military helicopters can only operate, in the northerly direction, up to the No-Fly-Line (NFL) in the Korean Tactical Zone (RK) P518 during daytime only. Non-military aircrew/pilots must receive monthly validation from the ROK Joint Chief of Staff (JCS) prior to the flight. When the actual flight is planned, the aircrew must receive clearance number from the applicable ROK AADs (COB) no later than (NLT) 12:00 one working day prior to the flight. For flights at or above 800 feet AGL, further approval from CDR, ACC is required, IAW ACCR 60-8.

b. CDR, FROKA and TROKA (Corps CDR) have flight plan approval authority of ROK non-military helicopters for emergency rescue, firefighting, and MEDEVAC related urgent missions. FROKA/TROKA AAD (COB) Command and Control centers must report the emergency situation to ROK and U.S. Emergency Operations Center (EOC) in Command Center (CC) Seoul and the ROK JCS Situation Room, ROK Ground Operations Command's Command Control Center (GOC CCC), MCRC via AMCC, and UNCMAC if the emergency is north of the Southern Boundary.

c. When ROK non-military helicopters conduct emergency rescue, firefighting or MEDEVAC within the NFA, they must receive command and control from the ROK Ops CDR (Division CDR, Regiment CDR) and ROK Army air control aircraft. The non-military helicopter must be led by a ROK Army helicopter or have a navigator onboard when conducting missions. The pilot of the lead helicopter and the navigator must be qualified to conduct flights in that area. Night flights in the NFA are prohibited at all times.

d. Army High Angle-Fire is usually conducted in the Korean Tactical Zone (RK) P518. Therefore high-angle fire plans and flight route must be checked when flight is planned. During flight, pilots receive in flight updates from applicable flight following agencies (FCC or MCRC).

- 다. 공중교통 통제주파수 및 보고절차.
- 라. 운항책임.
- 마. 장비 요구조건.
- 바. 항공기 월경방지 경고 보조물.
- 사. 식별부호(Orbit Codes).
- 아. HOT DOG 및 JACK RABBIT 절차.
- 자. 돌발적인 기상악화 조건하의 계기 회복절차.
- 차. 자만의 위험.
- 카. 위험관리.

## 2-6. 비 군사헬기 비행 요구조건

가. 비 군사헬기(정부 및 민간헬기)는 비상재해 시 구조구난 및 산불진화, 의무후송 관련 긴급 임무수행을 위해 (RK)P518 한국전술지대 내에서 비행할 수 있으며 단, 비무장지대 (DMZ) 및 한강 하구지역의 긴급임무 수행 시에는 유엔사 군사정전위원회 수석대표의 승인을 득하기 위해 정전위 비서처로 비행승인을 요청한다. 이를 제외한 비 군사헬기(정부 및 민간헬기)의 비행은 비행금지선 (NFL) 이남 지역까지 주간비행만 가능하다. 이를 위해서 비 군사헬기 조종사는 사전 한국 합참의 승인을 득한 후(월 단위인가), 실제비행이 계획되면 해당 군 항공과(군단 작전과) 에서 비행 1 근무일전 12:00 까지 비행에 필요한 협조 및 승인 / 인가번호를 부여 받아야 한다. 이때 지상 800 피트 이상의 고도를 비행하기 위해서는 공구사 규정(ACCR) 60-8 에 의거하여 공군구성군사령관의 추가 승인이 요구된다.

나. 비상재해 시 구조구난 및 산불진화, 의무후송 관련 비 군사헬기의 비행계획 및 운항승인은 해당 지역 1 · 3 군사령관(군단장)에게 있다. 이때 1 · 3 군사령부(군단)의 지휘통제실에서는 비 군사 헬기의 비상 재해 시 구조구난 및 산불진화, 의무후송 관련 운항내용을 즉시 연합사령부 서울지휘소에 있는 한·미 비상 작전본부(지휘통제실) 및 한국 합참 군사종합상황실, 지작사 지휘통제실에 보고 하여야 하며, 남방한계선 이북지역을 비행시는 추가적으로 군사정전위원회에 통보 해야 한다. 또한 중앙관제본부(AMCC)를 경유하여 중앙방공통제소(MCRC)에 전파해야 한다.

다. 한국 비 군사헬기가 비행금지구역 내에서 비상구조구난 및 산불진화, 의무후송, 긴급임무를 수행 할 경우, 해당 지역 작전지휘관(사단장/연대장) 및 군 공중통제기 지휘통제를 받아야 한다. 또한 한국군 헬기의 선도비행이나 비 군사헬기에 항법사를 탑승시켜 임무를 수행하고 선도헬기의 조종사나 항법사는 반드시 해당 비행금지구역 비행자격을 보유하여야 한다. 단, 어떠한 경우에도 비행금지구역내의 야간비행은 금지된다.

라. (RK)P518 한국전술지대 내에는 육군 고각사격이 수시로 실시되므로 비행계획 작성시 비행 경로 및 임무지역에서의 고각사격 계획을 확인하고, 비행시에는 군 관제기관(FCC 및 MCRC) 과 지속적인 교신으로 비행정보를 제공받아야 한다.

## **2-7. Map Requirements**

a. All pilots conducting flights in the Korean Tactical Zone (RK) P518 must utilize an appropriate 1:50,000 scale map with applicable aviation overprint. Digital rendered maps are an authorized means of meeting this requirement as long as the maps are the most current edition and all required information is displayed.

b. Aviation unit flight operations, command and control units will maintain a master map IAW the requirements of ACCR 60-8 para 3-1.

c. Aviator flight maps will have the following information depicted:

- (1) MDL, Han River Estuary, and Demilitarized Zone.
  - (2) NFA and Corridors.
  - (3) NFL.
  - (4) (RK) P518 Korean Tactical Zone (KTZ) Korean Eastern and Western Tactical.
  - (5) Tactical Zone Exemption Area (TZEA).
  - (6) MPRC Corridor.
  - (7) FCC boundaries.
  - (8) P73 A/B, R75 airspace and ROK Army Aviation Combined Air Routes (preferred routes).
  - (9) Restricted and prohibited airspace.
  - (10) High density training airspace.
  - (11) Location of active airfields and airspace along the flight routes. (See active ROKA airfields in Appendix C-9).
  - (12) Other necessary flight information (Notice to Airmen (NOTAMS), Firing Ranges etc.).
- d. All coordinates are IAW the World Geodetic System (WGS)-84 mapping system.

## **2-8. Equipment Requirements**

a. Flights operating in the Korean Tactical Zone (RK) P518 must have the following minimum operational equipment listed below. ROK helicopters and ROK ultra-light conventional aircraft do not need to be equipped with Tactical Air Navigation (TACAN).

b. Navigation Aids.

(1) An operational Global Positioning System (GPS) or Inertial Navigation System (INS) is required in all aircraft operating in the (RK) P518. During formation flight operations, at a minimum, the lead aircraft must have an operational GPS. However, commanders will ensure the maximum number of aircraft possible have an operational GPS.

## 2-7. 지도 구비조건

가. (RK)P518 한국전술지대 내에서 비행을 하는 조종사는 항공정보가 인쇄된 적합한 1:5 만 지도를 사용해야 한다. 디지털 지도는 요구되는 모든 비행정보가 표시되고 최신화된 것일 경우 인가된 수단으로 사용 될 수 있다.

나. 항공부대 비행작전반, 지휘통제부대는 공구사 규정 60-8, 3-1 항에 의거 종합지도를 유지해야 한다.

다. 조종사의 비행지도에는 아래 내용이 표기되어야 한다.

- (1) 군사분계선, 한강하구중립수역 그리고 비무장지대.
- (2) 비행금지구역과 회랑.
- (3) 비행금지선.
- (4) (RK)P518 한국전술지대와 한국 동·서부 전술지대.
- (5) 전술지대제외구역(TZEA).
- (6) MPRC 회랑.
- (7) FCC 구역.
- (8) P73 A/B, R75 공역, 육군항공 연합항로도(선호되는 비행로).
- (9) 제한 및 금지공역.
- (10) 고밀도훈련공역.
- (11) 비행항로를 따라 사용 중인 비행장들과 공역의 위치. (참조: 부록 '다-9' 한국 육군 항공기지).
- (12) 기타 필요한 비행정보 (NOTAMS, 사격장 등).

라. 모든 지도 좌표는 세계 지구 좌표체계(WGS-84) 지도 시스템을 적용한다.

## 2-8. 장비 구비조건

가. (RK)P518 한국전술지대에서 작전수행중인 항공기는 아래에 기록된 최소한의 장비를 갖추고 운용되어야 한다. 한국헬기와 초경량 재래식항공기는 전술항법장비 (TACAN)를 장착하지 않아도 된다.

나. 항법보조장비.

(1) (RK)P518 한국전술지대에서 작전중인 모든 헬기는 정상 작동하는 GPS 또는 INS 를 갖추어야 하며, 편대비행 시에는 최소한 선두 항공기는 GPS 가 운용되어야 하지만, 지휘관은 가능한 많은 항공기가 GPS 를 구비하고 운용할 수 있도록 해야 한다.

(2) The GPS should be mounted to the aircraft. A handheld Precision Lightweight GPS Receiver may be used if the aircraft mounted system is not installed or is inoperative.

(3) Single ship fixed-wing aircraft must have a fully operational TACAN with distance measuring equipment (DME).

(4) An operational Radio Magnetic Indicator (RMI) and a standby compass.

c. Communication Equipment.

(1) Two operational radios of which one must be UHF or VHF with guard capabilities; the other must be a Frequency Modulation (FM) radio (FM radio requirement does not apply to non-military helicopters conducting firefighting, MEDEVAC or disaster assistance missions).

(2) A fully operational intercom system for all aircrew/pilots.

d. IFF Equipment.

(1) All aircraft operating within the Korean Tactical Zone (RK) P518 must have a transponder.

(2) If any required equipment malfunctions during flight, the aircraft may not continue to operate in the Korean Tactical Zone (RK) P-518.

(3) The pilot will notify the corresponding FCC and MCRC of the malfunction and return to base. If home airfield is within the Korean Tactical Zone (RK) P518, the aircraft may still return to base.

*Note.* For the purpose of this regulation, “operational” means on and functioning properly. An equipment malfunction means that the equipment is not functioning properly.

## **2-9. Transponder Code Requirements**

All military aircraft operating within the Korean Tactical Zone (RK) P518 must have a transponder with operating modes I, II, III, and IV in accordance with ACCR 60-8 and ACCR 55-3. Government and civilian aircraft must have a transponder with operating mode III. For all missions, transponder codes should be set as follows.

a. Mode 1: In accordance with ACCR 55-3.

b. Mode 3: If conducting mission at or below 800 feet AGL, KAOA assigned code or 7721 (7731 in NFA).

c. To prevent IFF/SIF error, only one aircraft in the formation operates mode 3A/C. (All other aircraft maintain “standby”)

## **2-10. Weather Requirements**

a. Weather requirements for flight at or below 800 feet AGL for the Korean Tactical Zone (RK) P518 not including the NFL and NFA are listed below (table 2-1). Aircraft will remain clear of clouds at all times. For all other flights above 800 feet, refer to ACCR 60-8.

(2) GPS 는 항공기에 장착되어 있어야 한다. 만일 항공기에 장착된 체계가 설치되지 않았거나 작동하지 않는다면 휴대용 GPS 를 사용할 수 있다.

(3) 단독 비행하는 모든 고정익 항공기는 거리측정장비(DME)가 있는 정상 작동하는 TACAN 을 갖춰야 한다.

(4) 정상 작동하는 무선 자기 지시계(RMI)와 예비 나침반 장착.

다. 통신장비.

(1) 정상 작동하는 2 대의 무전기를 장착해야 한다. 그 중 한대는 UHF 또는 VHF 비상 주파수로 교신 할 수 있어야 하며 다른 하나는 FM 무전기 이어야 한다. (산불진화, 의무후송, 재해재난 등 긴급임무를 수행하는 비 군사헬기는 FM 무전기 구비조건을 적용하지 않는다.)

(2) 조종사/승무원 상호간 통화가 가능한 정상 작동하는 기내 통신 장비.

라. 피아식별장비.

(1) (RK)P518 한국전술지대에서 비행하는 모든 항공기는 트랜스폰더가 반드시 탑재 되어야 한다.

(2) 만약 비행 중 어떤 요구 장비라도 정상적으로 작동하지 않으면 그 항공기는 (RK)P518 한국전술지대에서 작전을 계속 할 수 없다.

(3) 장비 고장시 조종사는 비행협조소(FCC) 및 중앙방공통제소(MCRC)에 장비이상 사실을 통보하고 모기지로 복귀한다. (RK)P518 한국전술지대 내 모기지가 위치한 경우에도 해당 모기지로 복귀한다.

참조. 본 규정에서 ‘운용’은 장비를 작동시켜 적절히 기능이 발휘되는 것이고 장비고장은 정상적인 운용이 불가능한 것을 의미한다.

## 2-9. 트랜스폰더 코드 요구조건

(RK)P518 한국전술지대에서 비행하는 모든 군용항공기는 공군구성군사규정 60-8 및 55-3 에 의거 하여, MODE I, II, III, IV 기능이 장착된 트랜스폰더, 정부 및 민간항공기는 MODE III 기능이 장착된트랜스폰더가 반드시 탑재되어야 한다. 모든 임무에 대해 트랜스폰더 코드를 아래 명시된 바와 같이 고정한다.

가. 모드 1: ACCR 55-3.

나. 모드 3: AGL 800 피트나 그 이하에서 임무수행시 KAOC 지정코드 또는 7721 (비행금지구역 내 7731).

다. IFF/SIF 의 판독오류를 방지하기 위해 편대중 1 대의 항공기만 모드 3A/C 를 작동한다. (다른 항공기 들은“standby”유지)

## 2-10. 기상 요구조건

가. (RK)P518 한국전술지대(비행금지선 및 비행금지구역제외) 800 피트이하 비행의 기상 요구 조건은 아래표와 같다 (표 2-1). 항공기는 운중 비행을 금하며, 800 피트 이상을 비행할 때는 공구사 규정 60-8 을 참조한다.

**Table 2-1  
Weather Requirements (not including NFA)**

ACFT TYPE	DAY	NIGHT
ROTARY WING	* 500' - 1 MI	1000' - 3 MI (UNAIDED) 1000' - 1 MI (AIDED)
FIXED WING	1000' - 3 MI	1000' - 3 MI

\* Aviation battalion or equivalent commanders may reduce Visual Flight Rules (VFR) requirements for helicopters to no less than 500-1/2 for flights within the Korean Tactical Zone (RK) P-518 on a case by case basis.

a. Weather requirements NFL or within the NFA are listed below (table 2-2).

**Table 2-2  
Weather Requirements (NFL or within NFA)**

ACFT TYPE	DAY	NIGHT
ROTARY WING	500' - 2 MI	*1000' - 5 MI
FIXED WING	1500' - 5 MI	*N/A

\* Night flight in the NFA is prohibited except as stated in paragraph 2-3a(7).

## 2-11. Division of Airspace

a. Division of Altitude.

(1) All rotary-wing aircraft operations will normally be at or below 800 feet AGL,

(2) Rotary-wing aircraft missions above 800 feet must be coordinated with MCRC through Guardian-AIC and FCC. Flight following will be conducted with MCRC via radar and radio.

b. Division of Sectors. For flight approval and effective flight following and control, the NFA is divided into six areas (areas I-VI). The Korean Tactical Zone (RK) P518 Tactical Zone is also divided into six sectors (S, T, V, W, X and Y) which are detailed in Appendix C and D.

## Chapter 3

### Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ) and No Fly Area (NFA), Orientation, Qualification, and Trainer Requirements

#### 3-1. General

This chapter outlines the requirements for Pilots, Pilot-in-Commands (PC), and Trainers, to operate within in the KTZ and NFA.

**표 2-1**  
**한국전술지대 기상요구조건 (비행금지구역 미 포함)**

항공기종류	주 간	야 간
회 전 익	*운고 : 500 피트, 시정 : 1 마일	1,000 피트, 3 마일(야시경 미사용) 1,000 피트, 1 마일(야시경사용)
고 정 익	운고 : 1,000 피트, 시정 : 3 마일	운고 : 1,000 피트, 시정 : 3 마일

\* 항공대대 지휘관 또는 동급 지휘관은 상황에 따라 (RK)P518 한국전술지대 내의 최저기상 조건을 운고 500 피트, 시정 1/2 마일까지 시계비행규정 요구사항을 완화시킬 수 있다.

나. 비행금지선 또는 비행금지구역 비행 시 기상 요구조건은 아래와 같다. (표 2-2).

**표 2-2**  
**비행금지구역 기상요구조건**

항공기종류	주 간	야 간
회 전 익	운고 : 500 피트, 시정 : 2 마일	*운고 : 1,000 피트, 시정 : 5 마일
고 정 익	운고 : 1,500 피트, 시정 : 5 마일	*해당없음

\* 비행금지구역 야간비행은 제 2 장 하부조항 2-3 가(7)항에 언급된 경우를 제외하고는 금지된다.

## 2-11. 공역분리

가. 고도분리.

(1) 회전익 항공기 작전은 통상 AGL 800 피트 이하에서 수행된다.

(2) AGL 800 피트 이상에서의 회전익 임무는 비행협조소(FCC), GUARDIAN-AIC 를 통하여 중앙방공통제소(MCRC)와 협조하고, 중앙방공통제소(MCRC)의 레이다 및 무선교신 하에 비행해야 한다.

나. 구역분리. 비행인가와 효과적인 비행추적 및 통제를 위하여 비행금지구역은 6 개구역 (구역 I ~ VI)으로, (RK)P518 한국전술지대 또한 6 개구역(S, T, V, W, X, Y)으로 구분되어있으며, 세부 적인 사항은 부록 '다' (RK)P518 한국전술지대 구분과 부록 '라' 비행금지구역 및 회랑지역에 기술되어있다.

## 제 3 장

(RK)P518 한국전술지대, 비행금지구역에 대한 전입교육 및 훈련비행, 자격평가 및 교관 요구조건

### 3-1. 개요

본 장은 (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역 내에서 비행하는 교관조종사, 주 임무조종사, 임무조종사를 위한 요구사항이 기술되어있다.

### **3-2. KTZ and NFA General Procedures**

a. KTZ qualified aviator (U.S. only) is one that has completed the requirements listed in paragraph 3-3 of this regulation. Differences between ROK and U.S. Pilot requirements within the KTZ and NFA. Unless otherwise specified listed requirements apply to both ROK and U.S. Pilots.

b. Briefings for orientation, training, and qualification flights will be in accordance with the Aircrew/Pilot briefing guide in paragraph 2-5 of this regulation.

c. All orientation, training, and qualification flights in the KTZ and NFA will be conducted by a qualified and current trainer (paragraph 3-4) with the aid of a map.

d. Aviators that have access to Eighth Army flight simulators should utilize their respective simulator to further enhance training in the KTZ and NFA. (U.S. Only)

e. Aviators will only enter the applicable KTZ sector(s) (U.S. only) and/or NFA corridor(s) (ROK and U.S.) in which they are oriented, qualified, and current as applicable.

f. For ROK aviators, as a general rule, qualification of the PC to conduct flight in the NFA is mandatory, but unqualified PCs may conduct flights with a qualified copilot or navigator if no alternatives exist.

### **3-3. KTZ and NFA Requirements**

This section defines requirements for aviators to conduct flights in the KTZ and NFA.

a. Aviator requirements:

(1) PCs must be qualified in each KTZ sector(s) (U.S. only) and NFA Corridor in which they will operate. Qualification and currency for the NFL is not mandatory. KTZ (U.S. only) or NFA qualified aviator is one who has had –

(a) An Orientation training flight for applicable KTZ sector(s) (U.S. only) and/or NFA Corridor a minimum of - twice for ROK, once for U.S.. Training will include KTZ sector(s), knowledge of the NFL, corridor positions (refer to appendix D), major terrain features, disorientation procedures, lost communication procedures, and the procedures for HOT DOG and JACK RABBIT. During orientation flights the trainee may or may not be at a set of flight controls.

(b) A qualification flight (evaluated by a different trainer if possible) in which the pilot is demonstrates knowledge of this regulation and the ability to navigate the applicable KTZ sector(s) and applicable NFA corridors with the aid of a map, without error. A lapse in currency requires a currency/qualification flight with a trainer. During qualification flights the trainee must be at a set of flight controls.

(2) PIs, at a minimum, will be oriented for each KTZ sector(s) (U.S. only) and NFA corridor(s) in which they will operate in. An oriented aviator is one who has flown in the applicable KTZ and/or NFA(s) at least once. (Excluding simulator)

(3) A qualified aviator or trainee with a current trainer will navigate with the aid of a map during all operations in the NFA.

b. Formation flight considerations:

### 3-2. (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역 일반적인 절차

가. 한국전술지대 자격 조종사는(미측 적용) 본 장 3-3 절에 나와있는 요구조건들을 이수한 조종사를 의미한다. 한국전술지대와 비행금지구역에서 한측 및 미측 조종사의 요구조건은 다소 차이가 있으며 특별히 언급하지 않은 조건은 한측 및 미측 조종사에게 동일하게 적용한다.

나. 교육, 훈련 및 자격평가 비행 등에 대한 브리핑은 본 장 2-5 절에 있는 조종사 브리핑 가이드에 따라 이루어진다.

다. (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역에 대한 모든 교육, 훈련 및 자격회복/획득 평가 비행은 본장 3-4 절에 의해 항법지도를 이용하여 현재 자격을 보유한 교관에 의해 이루어진다.

라. 미 8 군 비행 시뮬레이션을 이용할 수 있는 조종사들은 한국전술지대와 비행금지구역 내에서의 훈련을 향상 시키기 위해 시뮬레이션을 이용하여 훈련한다. (미측 적용)

마. 조종사들은 자격을 갖춘 한국전술지대(미측 적용)와 비행금지구역 회랑(한·미 적용)에서만 비행할 수 있다.

### 3-3. (RK)P518 한국 전술 지대 및 비행 금지 구역 조종사 요구 조건

이 항목은 조종사들의 (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역내 비행에 대한 요구사항들을 정의하였다.

가. 조종사 요구 조건.

(1) 주임무 조종사는 임무를 수행하고자 하는 각각의 한국전술지대 구역(미측 적용)과 비행금지구역 회랑에 대한 자격을 획득해야 하며, 자격획득을 위해 아래사항들을 완료하여야 한다. 단, 비행금지선에 대한 자격획득 및 자격유지는 요구되지 않는다.

(가) 해당 한국전술지대(미측 적용) 및 비행금지구역 내 훈련비행은 한측은 최소 2 회, 미측은 1 회 실시 후에 자격획득평가를 실시한다. 훈련비행시에는 비행금지선의 위치 및 회랑숙지 (부록 '라' 참조), 주요지형지물, 그리고 방향상실, 통신두절, HOT DOG 및 JACK RABBIT 절차 숙달에 중점을 두고 실시해야 한다. 전입비행시에 피교육자는 조종석에 탑승하거나 후방석에 동승 할 수 있다.

(나) 자격획득평가는 가급적 훈련비행시와 다른 교관이 평가하고 본 규정을 숙지하고, 조종사가 지도참조 하에 해당비행금지구역 회랑을 오류 없이 비행할 수 있어야 한다. 자격을 상실한 조종사는 교관과 자격 유지비행을 실시해야 한다. 자격획득평가 시 피교육자는 조종석에 탑승해야 한다.

(2) 임무조종사는 최소한 비행할 한국전술지대(미측 적용) 및 비행금지구역들에 대한 전입비행 및 훈련비행을 실시해야 한다. 전입비행 및 훈련비행을 실시한 조종사는 해당 비행금지구역에서 최소 1 회 비행을 실시한 조종사이다. (시뮬레이터 불가)

(3) 자격을 갖춘 조종사 또는 교관과 함께 비행하는 모든 조종사는 비행금지구역내의 모든 임무수행 시 항법도를 참조해야 한다.

나. 편대비행 시 요구조건.

(1) Only the PC of the lead aircraft is required to be qualified in the KTZ sector(s) (U.S. only) and NFA corridor(s) being flown, provided the formation remains intact during all operations.

(2) Operations that require landings or takeoffs are authorized provided the flight can maintain visual contact with the lead aircraft.

c. Currency requirements: Qualified or Oriented aviators as appropriate must conduct a flight within the applicable KTZ sector(s) (U.S. only) or NFA Corridor at least once every 180 days to maintain currency in that area. Aviators who lose currency must successfully complete a qualification or orientation flight (training flight prior to qualification flight is not required).

### **3-4. KTZ and NFA Trainer Requirements**

a. KTZ and NFA trainer, known hereafter as trainer, will be –

(1) Designated by the commander.

(2) Either a Unit Trainer (UT), Instructor Pilot (IP), or Standardization Pilot (SP).

(3) Qualified by a current and qualified trainer.

b. A trainer must be –

(1) Able to conduct a flight along the KTZ sector(s), NFL boundaries and NFA corridors without the aid of a map, as required.

(2) Familiar with major terrain features and areas of interest in the applicable KTZ sector(s), or NFA as required.

(3) Familiar with procedures for lost communication, disorientation, HOT DOG and JACK RABBIT recall procedures.

(4) Be thoroughly knowledgeable with UNC/CFC/USFK Reg 95-14 (U.S.), AR 323 (ROK) and this regulation.

c. Currency requirements:

(1) Trainers must conduct a flight along corridors every 180 days to maintain qualification as a trainer.

(2) A trainer must receive a qualification flight with a current and qualified trainer if currency for a corridor within the NFA has elapsed.

(3) In the event a unit has lost currency or is required to operate in an area not previously qualified in – a trainer may self-start in any NFA corridor (except Corridor 20A) provided –

(a) No other current and qualified trainer is available and every effort has been exhausted to obtain a current and qualified trainer (including trainers from other units).

(b) The flight will be conducted with the aid of a map by a trainer.

(c) The flight is approved as High Risk (O-6) on the unit's Aviation Risk Assessment.

(1) 편대비행 시, 임무간 편대가 지속적으로 유지될 경우에는 선두항공기의 주 임무 조종사만 비행금지구역 및 한국전술지대(미측 적용) 자격이 요구된다.

(2) 착륙 또는 이륙이 요구되는 경우에는 선두기와 시각접촉이 유지될 수 있을 경우에만 승인할 수 있다.

다. 자격유지 요구조건. 자격이 있는 조종사들은 그 지역에 대한 자격을 유지하기 위해서는 매 180 일마다 1 회 이상 해당 한국전술지대(미측 적용) 및 비행금지구역 회랑 비행을 실시해야 한다. 자격을 상실한 조종사는 자격회복평가를 실시해야 하며 자격회복평가는 별도의 훈련비행 없이 자격획득평가에 준하여 실시한다.

### 3-4. (RK) P518 한국전술지대 및 비행금지구역 교관 요구조건

가. (RK) P518 비행금지구역 교관 (이하‘교관’)은 -

- (1) 지휘관에 의해 지정되고,
- (2) 부대교관(UT), 교관조종사 (IP), 표준조종사 (SP)로서
- (3) 교관자격이 유효한 자로부터 인증을 받아야 한다.

나. 교관은 -

(1) 필요시 항법지도 참조없이 해당 한국전술지대 구역 및 비행금지구역 또는 비행금지선 및 회랑을 따라 비행을 실시할 수 있어야 한다.

(2) 비행금지구역 또는 해당지역 내 관심지역 및 주요 지형지물을 숙지하고 있어야 한다.

(3) 통신두절 및 방향 상실시 조치절차, HOT DOG 및 JACK RABBIT 발령시 절차를 숙지하고 있어야 한다.

(4) 유엔사/연합사/주한미군규정 95-14(미측), 육군규정 323(한측) 및 본 규정을 완전히 숙지해야 한다.

다. 자격유지 요구사항:

(1) 교관들은 교관자격을 유지하기 위해 매 180 일마다 회랑을 따라 자격유지 비행을 하여야 한다.

(2) 해당 비행금지구역 내 회랑에 대한 자격유지기간이 지났을 경우, 자격이 유효하고 검증된 교관으로부터 자격회복평가를 받아야 한다.

(3) 부대가 유지비행을 실시하지 못했거나, 사전에 자격을 획득하지 못한 지역에서 임무 수행이 필요한 경우에는 교관 조종사는 다음조건에 해당되면 어떠한 비행금지구역(회랑 20A 는 제외)에서도 자체자격을 부여할 수 있다.

(가) 현재 자격을 보유한 교관 조종사가 없고, 모든 수단을 통해서도 유자격 교관 조종사를 획득하지 못할 경우(타 부대 교관조종사 포함),

(나) 비행은 항법지도를 참조하여 교관이 실시하며,

(다) 이 경우 비행임무는 부대비행 위험도 평가 시 고난도 임무(O-6)로 인가를 해야 한다.

d. A trainer is authorized to perform as a copilot (CP) in any aircraft type to conduct orientation, training, and qualification provided -

- (1) Applicable service regulations allow, e.g., AR 95-1.
- (2) The requirements of AK Reg 95-1 (U.S. Only) / AR 323 (ROK only) are met.
- (3) The trainer is authorized by the Final Mission Approval Authority for the mission.
- (4) The trainer is listed on the flight plan and the unit's operational log.
- (5) Visual reference to the terrain is maintained.
- (6) A dedicated intercom system for the trainer is operational and utilized at all times.

### **3-5. Joint Security Area (JSA), Corridor 20A, H-128 Qualification**

Aviator qualification procedures for flights in corridor 20A north of the southern boundary of the DMZ will consist of a ground orientation of the terrain between C-127 and H-128 and at least two trips to and from H-128 at either the pilot's or copilot's station, of which one trip must be at the controls of the aircraft. The orientation and qualification will be conducted by a navigator from the UNCMAC.

## **Chapter 4**

### **Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ), Procedures and Requirements**

#### **4-1. General**

This chapter specifies the procedures for flight in KTZ described in Appendix C. See Chapter 5 (No Fly Area (NFA) Procedures and Requirements) for procedures and requirements in the NFA.

#### **4-2. Lost Communications and Disorientation**

##### **a. Lost Communications.**

(1) If two way radio communications are lost in the KTZ, the PC will abort the mission, transponder mode III will be set to 7600 and the aircraft will return to home station. A radio transmission will be made in the blind stating intentions. If a flight is aborted due to lost communications, the PC will notify AMCC or GUARDIAN-AIC upon landing. The AMCC and GUARDIAN-AIC will notify MCRC.

(2) If communication is reestablished, the flight may be continued.

##### **b. Disorientation.**

(1) If an aircrew/pilot cannot verify their exact position while operating in the KTZ, they will immediately turn to a heading of 150 to 170 degrees, notify the flight control center, and fly the selected heading until their exact position is determined. Coordination with MCRC or the corresponding FCC will be maintained by the pilot.

(2) The time of turn, the exact heading, the time flown on the selected heading, and location of the aircraft when its exact position is determined, will be carefully recorded. The recorded information will be used to determine if any airspace violation occurred in accordance with paragraph 5-8 of this regulation.

라. 교관조종사는 다음조건을 충족할 시 어떠한 유형의 항공기로도 교육비행, 훈련비행, 자격평가비행 및 유지비행시 임무조종사로 임무수행이 허가된다.

- (1) 해당 군 관련규정이 허가할 시. 예: 주한미군규정 95-1.
- (2) 주한미군 95-1 규정 및 한국육군규정 323 충족 시.
- (3) 교관임무수행을 위해서는 최종승인권자의 승인이 필요하다.
- (4) 교관은 비행계획과 부대의 작전기록철(주한미군적용)에 기록되어야 한다.
- (5) 지형시각 참조물들이 유지되어야 한다.
- (6) 교관전용의 내부통화체계가 상시 운용 가능하게 구비되어있어야 한다.

### 3-5. 공동경비구역, 비행회랑 20A 및 H-128 자격요건

비무장지대 남쪽경계선의 북쪽에 있는 회랑 20A 에서의 비행을 위한 조종사 자격요건은 C-127 과 H-128 사이의 지형에 대해 지상전입교육을 받고 주 임무 또는 임무조종석에서 H-128 지역으로부터 최소한 2 회 왕복해야 하며, 임무조종사로서 1 회 이상 왕복하여야 한다. 전입교육과 자격평가는 유엔사 군사정전위원회에서 파견된 항법사에 의해 수행된다.

## 제 4 장

### (RK)P518 한국전술지대 비행절차 및 요구조건

#### 4-1. 개요

본 장은 부록 ‘다’에 기술되어있는 (RK)P518 한국전술지대에서의 비행절차를 명시한다. 비행금지 지역에서의 절차와 요구사항에 관해서는 제 5 장(비행금지구역 비행절차 및 요구조건)을 참조한다.

#### 4-2. 통신두절 및 방향상실

##### 가. 통신두절.

(1) (RK)P518 한국전술지대에서 양방향 무선통신이 두절되면, 주 임무 조종사는 임무 수행을 중지하고 맹목통신으로 무선송신을 실시한 후, MODE III CODE 7600 을 장입하고 모기지로 복귀한다. 라디오 송신은 맹목상태로 계속되어야 한다. 통신두절로 비행이 중단되면, 주 임무 조종사는 착륙 즉시 중앙관제본부 또는 FCC-GUARDIAN 에 통보하고, 중앙관제본부와 FCC- GUARDIAN 은 중앙방공통제소(MCRC)에 통보한다.

(2) 만약 통신이 재개되면 비행을 계속할 수 있다.

##### 나. 방향상실.

(1) 만약 조종사가 (RK)P518 지역에서 작전을 수행하는 동안에 정확한 위치를 판명할 수 없는 경우, 즉시 기수를 150 도 내지 170 도로 유지하고, 비행통제기관에 통보하며, 위치를 정확히 알 수 있을 때까지 비행한다. 이때 조종사는 해당 지역의 비행 협조소(FCC) 또는 중앙방공 통제소(MCRC)와 협조체제를 유지해야 한다.

(2) 선회시간, 정확한 기수방향 및 선택된 기수방향으로 비행한 시간, 정확한 위치가 판명 되었을 때의 항공기 위치를 잘 기록해야 한다. 이 기록사항은 본 규정 제 5 장, 5-8 항에 의거 비행위반사항 발생여부를 판단하는데 사용된다.

(3) Extreme caution must be exercised as the southerly heading may violate the (RK) P73 area. Aircraft operating in the vicinity of (RK) P73 must comply with ROK or U.S. DOD FLIP.

(4) Reentry and mission continuation will not be authorized until exact position is determined, FROKA/TROKA AAD (COB) has determined that no airspace violation occurred and coordination is completed with the corresponding FCC or GUARDIAN-AIC.

#### **4-3. Night Flights in Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ)**

a. All aviators desiring flight into the (RK) P518 area with the exception of the NFA, between the hours of official sunset and sunrise must request approval of FROKA/TROKA AAD (COB) NLT 1500 the day of flight (working days), after 1500 request are required through the AMCC to the corresponding command and control section. (See para 4-4b) P-518 TZE and P73 flights are exempt from KTZ night flight clearance.

b. The following information must be submitted with the flight plan to the corresponding AAD (COB) for a KTZ night flight.

(1) Lead aircraft call sign.

(2) Type and number of aircraft.

(3) KTZ entry point.

(4) KTZ entry time.

(5) Route of flight or High Density Training Area (HDTAs) (Include approximate enroute and ground times at each destination within the KTZ or HDTA).

(6) KTZ exit point.

(7) KTZ exit time.

(8) Name of pilot.

(9) Type of mission.

(10) Point of Contact (POC) (able to clarify flight information).

(11) Initials of the person submitting the flight plan.

(12) Specific request for emergency missions such as MEDEVAC or AV-QRF.

(13) Remarks (VIP code etc.).

c. AMCC/Guardian-AIC will not delay the submission of flight plans to the applicable AAD (COB).

d. Changes to the flight plan must be submitted NLT two hours before take-off.

e. If the mission is canceled, the pilot will notify AMCC/GUARDIAN-AIC.

(3) 남쪽으로 비행방향을 선정하면 (RK)P73 지역을 위반할 수 있으므로 각별한 주의를 기울여야 한다. (RK)P73 인근지역에서 운용중인 항공기는 한국육군 비행정보간행물 또는 미국방성 비행정보 간행물의 절차를 준수해야 한다.

(4) 재진입 및 계속적인 임무를 수행하기 위해서는 정확한 위치 확인이 필수적이며 1·3 군 항공과(군단 작전과)가 공역을 침범하지 않았다고 판명 시, 비행 협조소(FCC) 또는 FCC-GUAR DIAN 과 협조 후 임무를 수행한다.

#### 4-3. (RK)P518 한국전술지대 내 야간비행

가. 비행금지구역(제외한 (RK)P518 한국전술지대 내에서 일몰과 일출 사이에 비행을 요하는 모든 조종사는 정상 근무일인 경우 당일 15:00 시 이전에 1·3 군 항공과(군단작전과)로 승인을 요청하고 15:00 시 이후에는 육군항공 중앙관제본부(AMCC)를 통해서 1·3 군(군단) 지통실로 승인을 요청해야 한다 (참조: 4-4 나). P518 전술적 예외 지역과 P73 비행은 P518 야간비행 인가에서 제외된다.

나. (RK)P518 의 야간비행을 위해서는 각 군항공과(군단 작전과)에 다음의 정보를 포함한 비행계획이 제출되어야 한다.

- (1) 선두기 호출부호.
- (2) 항공기 종류 및 대수.
- (3) (RK)P518 한국전술지대 진입지점.
- (4) (RK)P518 한국전술지대 진입시간.
- (5) 비행향로 또는 고밀도훈련지역(HDTA)(P518 또는 고밀도훈련지역에서 각 목적지에 대한 대략적 향로 및 지상대기시간포함).
- (6) (RK)P518 한국전술지대 이탈지점.
- (7) (RK)P518 한국전술지대 이탈시간.
- (8) 조종사 성명.
- (9) 임무형태.
- (10) (요구된 정보를 확인할 수 있는) 연락처.
- (11) 요청서를 제출한 요원의 이름 머리글자.
- (12) 의무후송(MEDEVAC) 또는 AV-QRF 와 같은 비상임무를 위한 특수 요청
- (13) 비고 (VIP 코드 등).

다. 중앙관제본부나 가디언 비행정보본부는 해당 군항공과(군단 작전과)가 적절하게 조치할 수 있도록 비행계획 제출을 지연하지 않아야 한다.

라. 비행계획을 변경하는 경우에는 최소한 이륙 2 시간 전에 제출해야 한다.

마. 만일 임무가 취소되면, 조종사는 중앙관제본부(AMCC) 또는 가디언 비행정보본부에 통보해야 한다.

f. The applicable AAD (COB) will notify AMCC/Guardian-AIC if adjustments must be made to the flight plan. AMCC/GUARDIAN-AIC will, in-turn, notify the requesting aviation unit.

g. The AMCC will coordinate with FROKA/TROKA AAD (Corps) command and control section for additional or changed flight plans submitted on weekends, holidays, and after work hours.

h. Emergencies. Urgent MEDEVAC, AV-QRF, and SAR missions will be processed using their discrete call signs and will be granted immediate approval. General officer approval is not required for these flights. In the event of other tactical emergencies, the general officers listed in chapter 5 subparagraph 5-5d(1) and (2) may authorize night flights in KTZ.

#### **4-4. Korean Tactical Zone (RK) P518 (KTZ) Flight-Following during Field Exercises (Excluding NFA)**

a. Aviation units conducting Field Training Exercises (FTX) within the KTZ (excluding ROKA Airfields) must notify the FROKA/TROKA AAD (COB) NLT seven working days prior to the exercise to allow the distribution of NOTAM(s) and AIRAD. The following information should be submitted to FROKA/TROKA AAD (COB):

- (1) Training Area (Assembly Area, FARP locations).
- (2) Training dates (period).
- (3) Type and Number of aircraft involved.
- (4) Name of Temporary Tower and operating frequency.
- (5) POC and telephone number.
- (6) Remarks as necessary.

b. The following procedures will be used during field training exercises in the KTZ to ensure safety and efficiency.

(1) Aircraft participating in the exercise area will file flight plans with their unit operations branch in the field. That Unit operations branch will forward the full flight plan to the corresponding FROKA/TROKA AAD (COB) through AMCC and GUARDIAN-AIC.

(2) Aircraft entering or leaving the exercise area will provide the corresponding FCC with flight information IAW provisions of this regulation.

(3) Interim tower, when in use, must notify the start and end time of the flights to the control center.

(4) The applicable FCCs will closely monitor the traffic in the exercise area and provide information to nearby aircrafts and air traffic control centers if needed.

(5) Night flight must be approved in advance FROKA/TROKA AAD (COB). (See para 4-3)

바. 만일 비행계획이 승인되지 않거나 조정되어야 하는 경우 군항공과(군단 작전과)는 중앙관제본부 (AMCC)나 가디언 비행정보본부에 통보해야 하며, 중앙관제본부(AMCC)나 가디언 비행정보 본부는 요청항공부대에 다시 통보해야 한다.

사. 중앙관제본부(AMCC)는 근무일 일과 이후 및 주말이나 공휴일에 제출된 비행 계획서의 수정 및 추가는 1·3 군(군단)지통실로 협조한다.

아. 긴급의무후송, AV-QRF(항공신속대응) 및 탐색구조임무는 별도의 호출부호를 사용하며 즉시 승인을 얻는다. 이러한 임무들은 장성급장교의 승인이 필요하지 않다. 전술적 비상상황시 제 5 장, 5-5 항 라 (1), (2)에 열거된 장성들은 (RK)P518 한국전술지대 내의 야간비행 인가권을 가진다.

#### 4-4. (RK)P518 한국전술지대 내 야외훈련간 비행추적 (비행금지구역 제외)

가. (RK)P518 내에서(한국 육군비행장 제외) 야외기동연습(FTX)을 하는 항공부대는 항공고시보(NOTAM) 및 항공회보(AIRAD)를 전파할 수 있도록 훈련일로부터 최소 7 근무일전까지 관제기관 및 1·3 군항공과(군단 작전과)에 아래정보를 보고한다.

- (1) 훈련지역 (집결지, 전방무장 및 재급유소 위치).
- (2) 훈련날짜 (기간).
- (3) 항공기 기종 및 대수.
- (4) 임시타워명칭 및 운용주파수.
- (5) 담당자와 전화번호.
- (6) 기타 필요한 사항.

나. 다음절차는 (RK)P518 내에서 항공부대의 야외훈련 동안에 안전하고 효율적으로 훈련할 수 있도록 절차를 열거한 사항이다.

(1) 훈련지역에 전개하여 비행하는 항공기는 비행계획을 훈련부대 작전과에 제출하며, 작전과는 중앙관제본부 및 가디언 비행정보본부를 통해 군 항공과(군단 작전과)에 비행 계획을 전파해야 한다.

(2) 훈련지역에 비행하는 모든 항공기는 입.출항시 해당 비행협조소와 교신하여야 한다.

(3) 임시타워 운용 시 비행 시작 및 종료를 관제기관에 통보하여야 한다.

(4) 해당 비행협조소는 당일훈련 지역입출항현황을 유지하여 필요 시 인접 항공기 및 관제기관에 정보를 제공해야 한다.

(5) 야간비행 시 1·3 군 항공과(군단 작전과)에 별도의 인가를 받아야 한다. (4-3 참조)

**4-5. Fixed Wing, Ultra-Light Aircraft or Unmanned Aircraft Systems (UAS) Employed At or Below 800 Feet AGL**

a. Fixed wing operations in the KTZ will be IAW ACCR 60-8.

b. Battalion-level military Unmanned Aerial Vehicle (UAV) employed in the KTZ including the NFA must notify its flight plans to FROKA/TROKA AAD (COB). Government and Civilian Ultra-Light Aircraft must notify its flight plans approved by Joint Chiefs of Staff (JCS) through appropriate ATC agencies to AMCC and FCCs.

c. The Commander of units conducting UAS operations will ensure that all UAV operators are familiar with rules and flight procedures that must be abided by within the Korean Tactical Zone (RK) P-518. Operators must check Notice to Airmen (NOTAMS) for the operating sector prior to launch. Operations without a valid NOTAM are prohibited from conducting operations.

d. Government and Civilian Ultra-Light Aircrafts operating in the KTZ must get prior approval of JCS, IAW procedures established in ROK JCS Document, Flight Approval Guideline for Non-military Ultra-Light Aircraft within the Military Airspace.

e. Government, Civilian, and Ultra-Light Aircraft are prohibited from flight north of the NFL.

(1) Ultra-Light Aircraft (unmanned) flight north of the NFL may be conducted if approved by ROK JCS on a case by case basis for:

(a) Agricultural reasons and other times.

(b) Operations that are in the public interest.

(c) When approved operators are required to follow all ROK JCS control measures.

(d) All approved agricultural operations must remain at or below 30 feet AGL at all times and within visual contact of the controller (not to exceed 1 KM).

f. All Government, Civilian, Military and Ultra-Light Aircraft (unmanned) operating in the KTZ or NFA (military only) must:

(1) Not operate higher than\*500 AGL.

(2) Must maintain visual contact with the aircraft/UAS at all times. At no time will the aircraft/UAS operate at a distance exceeding 2 KM from the operator.

(3) Operate only within the area and time, approved by the controlling agency. Civilian operations between Sunset and Sunrise are prohibited.

(4) Yield right of way to manned aircraft.

(5) Ground operator and military supervisors shall be in real time radio communication (radio and cell phone), with FCC (or corresponding control center) and agency with approval authority. Especially when operating north of the NFL, personnel shall be in real time radio communication (military-use radio sets). When radio communication is not available operations are prohibited.

#### 4-5. 지상고도 800 피트 이하에서 운용하는 고정익 항공기와 초경량 비행장치, 무인비행장치 (UAS)

가. (RK)P518 한국전술지대내의 비행하고자 하는 고정익 항공기는 공군 구성군 사령부 규정 60-8 을 준수한다.

나. 비행금지 구역을 포함하여 (RK)P518 한국전술지대내에서 운용하는 대대급 군용 무인 항공기는 1·3 군 항공과(군단 작전과)에서 승인하며, 민/관의 초경량비행장치 비행은 합참에서 승인한다. 승인된 비행계획은 중앙관제본부를 경유 전 관제계통에 전파해야 한다.

다. 무인항공기 운용부대 지휘관은 비행전 무인항공기 조종자가 (RK)P518 한국전술지대 내에서 준수해야 할 규정과 비행절차 숙지여부, 운용지역에 대한 항공고시보(NOTAM)를 확인 했는지 여부를 감독할 책임이 있다. 승인 받은 NOTAM 이 없는 작전은 수행할 수 없다.

라. (RK)P518 한국전술지대에서 운용하는 민/관 초경량 비행장치는 한국 합참 문서, ‘군 관할공역내 민간 초경량 비행장치 비행승인 업무 지침서’에 의거하여 합참에서 승인을 받아야한다.

마. 민/관 항공기와 초경량 비행장치는 비행금지선(NFL) 이북에서 운용을 금지한다.

(1) 단, 다음 상황에 한해 합참의 사전 승인을 득한 경우에 운용이 가능하다.

(가) 농업 목적.

(나) 공익목적.

(다) 승인시에는 합참의 통제방책을 준수해야 함.

(라) 승인된 농업목적의 초경량 비행장치는 운용고도 AGL30 피트(10m)이내, 운용반경은 가시권 1km 이내에서만 운용.

바. 승인된 민/관/군 소유 및 초경량 (무인) 비행장치는 P518 한국전술지대에서 운용 시 다음 사항을 준수한다.

(1) 운용고도는 AGL 500ft(150m) 초과 금지.

(2) 운용통제소 또는 조종자의 가시권내에서 운용(반경 2km 이내).

(3) 통제 기관에서 승인한 구역과 시간 내에서만 작업하며 (일몰과 일출 사이에 민간 작전 금지).

(4) 유인항공기에 비행 우선권 양보.

(5) 운용통제소, 조종자, 군 감독관은 비행협조소(관제기관) 및 승인기관과 실시간 통신대책 강구(무선 또는 핸드폰). 특히 비행금지선 이북지역에서 운용시에는 실시간 무선통신 (군용 무전기) 수단 유지 (불가시 운용금지).

(6) Battalion-level military UAV will maintain two-way radio communication with FCCs (ATC agencies). When radio communication is not available operations are prohibited.

*Note.* Exception is made for drones operated for Agricultural purpose. For this type of flight operators will comply with para 4-5e(1)(d).

## **Chapter 5 No Fly Area (NFA) Procedures and Requirements**

### **5-1. General**

a. The procedures and requirements for the NFA apply to all areas north of the NFL to include the corridors.

b. Flights conducted south of the NFL are not required to follow the procedures stated in this chapter. See Chapter 4 (Korean Tactical Zone (RK) P518, Procedures and Requirements) for procedures and requirements in the KTZ, south of the NFL.

c. Personal cameras, binoculars, and tape recorders will not be carried aboard any aircraft by aircrew/pilots or passengers while operating north of the NFL unless they are necessary for the performance of duties. Personal electronic devices may be carried on board but must be turned off prior to entry into the NFA.

### **5-2. Flight Plan Requirements**

The following flight plan information is required for operations anywhere within the NFA. Night flights in the NFA are prohibited with exceptions stated in paragraph 5-5c.

a. Aircrews, units or offices that control aviation assets must request clearance to conduct missions in the NFA to FROKA/TROKA AAD (COB) NLT 1500 one working day prior to the flight. The following information is required by the AAD for approval to operate in the NFA.

- (1) Lead Aircraft Call sign.
- (2) Number and type of aircraft and expected flight altitude (AGL).
- (3) The NFA entry point. (See paragraph 5-3)
- (4) The NFA entry time (may be adjusted via the flight plan; actual entry time must be within plus or minus 15 minutes).
- (5) In the case of flights outside the corridors in the NFA, flight path including coordinates to each location and waiting time on ground. (See paragraph 5-5d and paragraph 5- 6)
- (6) The NFA exit point. (See paragraph 5-3)
- (7) The NFA exit time.
- (8) Name of Pilot in Command.
- (9) Type of Mission.

(6) 대대급 군용 무인항공기는 비행협조소(ATC 기관)와 양 방향 무선 통신을 유지한다. 무선 통신이 안될 경우 작전은 금지된다.

참고. 농업용 드론에 대한 예외사항으로 농업용 드론 운용자는 4-5 마항 (1)(라)를 준수해야 한다.

## 제 5 장 비행금지구역 비행절차 및 요구조건

### 5-1. 개요

가. 비행금지구역에 대한 비행절차와 요구조건은 비행금지선 및 회랑을 포함하는 비행금지선 북쪽의 모든지역에 적용된다.

나. 비행금지선 이남에서 행하여지는 비행은 본 장에 기술된 아래절차를 따르는 것이 요구되지 않는다. 제 4 장 비행금지구역 이남 P518 지역 비행절차 및 요구조건을 참조한다.

다. 비행금지선 북쪽에서 작전중인 항공기의 조종사 또는 탑승객은 임무수행상 필요로 하지 않는 한 개인용카메라, 쌍안경, 녹음기 등을 휴대하고 탑승할 수 없다. 개인전자장비는 휴대가능하나 비행금지구역 진입 전 전원을 off 해야 한다.

### 5-2. 비행계획 요구 사항

다음은 비행금지구역 전지역내에서 비행하기 위한 비행계획 요구조건이다. 비행금지 지역 내의 야간비행은 5-5 절 다항에 기술된 예외사항을 제외하고 금지되어있다.

가. 조종사 또는 항공기보유부대 및 기관은 해당 1 · 3 군항공과(군단 작전과)에 비행 1 근무일전 15:00 까지 모든 훈련과 비행금지구역 작전에 대한 인가요청을 제출한다. 다음사항은 비행금지 지역 인가를 위해 해당지역 군항공과(군단 작전과)에 의해 요구되는 정보이다.

- (1) 선두기 호출부호.
- (2) 항공기 종류 / 대수 및 예상비행고도(지상고도).
- (3) 비행금지구역 진입지점. (5-3 절참조)
- (4) 비행금지구역 진입시간 (비행계획 변경에 따라 수정가능, 실제 진입시간은 계획서상의 예상진입시간과 15 분 편차 이내 이어야 함).
- (5) 회랑을 이탈한 비행금지구역내로의 비행인 경우 항로의 좌표와 비행항로 (비행금지 지역 내의 각 목적지 항로 및 지상 대기시간 포함). (5-5 절라, 5-6 참조)
- (6) 비행금지구역 이탈지점.(5-3 절 참조)
- (7) 비행금지구역 이탈시간.
- (8) 주 임무 조종사 성명.
- (9) 임무 형태.

- (10) Point of Contact (POC) able to clarify requested information and phone number.
- (11) Initials of person submitting the request.
- (12) Remarks. (VIP Code, etc.)

b. Commanders, FROKA and TROKA (Corps CDR) may delegate flight approval within the NFA and will maintain a record of flights approved. For urgent or time sensitive missions, verbal approval may be granted.

c. For validation of flights within the NFA, each AAD (COB) will report to the AMCC/GUARDIAN-AIC and to MCRC. The AAD (COB), through its chain of command, will notify all ground units in the area of the flight. The clearance number is not issued to the aircrew until the flight notification is complete.

d. All aircraft operating at or below 800 feet AGL in the NFA must have in possession the clearance number provided by AAD.

e. If two or more aircraft conduct formation flight in the NFA, only one clearance number is issued. Separation of the formation is only permissible after receiving a new clearance number from FROKA/TROKA AAD (COB) via applicable Air Traffic Control.

f. Flight plans must be filed with AMCC (ROK) or GUARDIAN-AIC (U.S.) NLT 2 hours prior to proposed corridor entry time.

g. Aviators planned entry/exit time must be within a deviation of 15 minutes of the actual entry/exit time. Any actual Corridor entry/exit time that exceed the planned time by more than 15 minutes, require the aviator to request a new entry/exit time through the corresponding FCC at least 15 minutes prior to the new planned entry/exit time. The corresponding FCC will receive the reauthorization from the aviation branch and relay it to the aircrew/pilot.

h. The flight of government and civilian aircraft is validated only after the actions taken IAW the ROK JCS OPSOP is confirmed in writing and the mission satisfies the additional requirements stated in paragraph 2-6 of this regulation.

### **5-3. Communications**

a. All aircraft entering or operating in the NFA will maintain two-way radio communication with flight-following facilities.

b. The following mandatory reports will be made to corresponding FCC by all pilots entering, departing or operating within the NFA:

(1) Time and location of entry into each corridor. Initial corridor entry time must be within plus or minus 15 minutes of approved entry time.

(2) Arrival and departure time at each point of landing and each additional corridor the aircraft passes and/or enters while in the NFA.

(3) Time and location of exit from the NFA.

(4) Flight Route changes.

(10) 연락처 (요구된 정보를 확인할 수 있는) 및 전화번호.

(11) 요청서를 제출한 요원의 이름 머리글자.

(12) 비고 (VIP 코드, 기타).

나. 1·3 군사령관(군단장)은 비행금지구역 내에서의 비행인가권을 위임할 수 있고 승인된 비행 기록을 보관한다. 긴급하거나 시간이 촉박한 임무에 대해서는 구두로 인가가 가능하다.

다. 비행금지구역내의 비행승인사항에 대하여 각 군항공과(군단 작전과)는 중앙관제본부(AMCC), FCC-GUARDIAN 및 중앙방공통제소(MCRC)로 통보한다. 또한 군 항공과(군단 작전과)는 지휘계통을 통해 비행지역 인근 모든 지상부대에 비행계획을 전파하며, 이때 비행 계획의 전파완료까지는 인가번호를 전파하지 않는다.

라. 비행금지구역내의 지상 800 피트 이하로 비행하는 모든 항공기는 해당 군항공과(군단 작전과)에서 제공한 인가번호를 소지하여야 한다.

마. 2 대 이상의 항공기가 비행중 편대를 구성하여 지속적으로 함께 임무를 수행할 경우, 하나의 동일한 인가번호만 부여하며, 편대의 분리는 오직 해당 항공관제 기관을 경유해 1·3 군항공과(군단 작전과)에서 별도의 새로운 인가번호를 부여 받은 후에만 가능하다.

바. 비행계획은 제안된 회랑진입시점보다 최소 2 시간이전에 한국군은 중앙관제본부(AMCC) / 주한미군은 가디언 비행협조본부로 제출되어야 한다.

사. 실제 진입/이탈시간의 편차는 최초 인가된 진입/이탈시간과 15 분 이내이어야 한다. 실제 진입/이탈 시간이 인가된 시간과 15 분 이상 차이가 있을 경우 새로운 진입/이탈시간 15 분전에 해당 FCC 를 통해서 요청이 이루어져야 한다. 해당 FCC 는 재인가 결과를 전달받아 조종사에게 통보해야 한다.

아. 정부 및 민간소유 항공기는 한국합참 예규에 의거한 모든 조치가 서면으로 확인되고, 본 규정 2-6 항의 요구사항을 충족할 시에만 비행을 승인한다.

### 5-3. 통신

가. 비행금지구역에 진입하고 지역 내 비행하는 모든 항공기는 비행추적기관과 양방향 무선통신을 유지해야 한다.

나. 비행금지구역을 진입, 이탈 또는 비행금지구역 내에서 작전하는 모든 조종사는 해 지역 비행 협조소(FCC)에 다음사항을 의무적으로 보고해야 한다.

(1) 각 회랑진입시간 및 위치, 최초 회랑진입시간은 인가된 진입시간과 15 분 편차 이내이어야 한다.

(2) 각 착륙지점에 도착 및 출발시간과 비행금지구역에 있는 동안 추가로 항공기가 비행회랑을 통과하거나 진입하는 시간.

(3) 비행금지구역 이탈시간 및 위치.

(4) 항로변경사항.

(5) Any information required for flight-following activity.

(6) Report to the corresponding FCC responsible for the corridor being utilized every 10 minutes and as requested by MCRC and FCC.

c. Flights in areas I, II and III must maintain communication with FCC Go Nee.

d. Flights in areas IV, V and VI must maintain communication with FCC Lee.

e. Pilots are responsible for requesting the appropriate radio frequency hand-over from one flight-following facility to another when transitioning in the NFA.

#### **5-4. Lost Communication and Disorientation**

a. Lost Communications.

(1) If two-way radio communication is lost while in the NFA, the PC will abort the flight and exit the NFA via the nearest corridor. Radio transmissions will be made in the blind, stating intentions.

(2) If communication is reestablished prior to departure from the NFA, the flight may be continued. If a flight is aborted due to lost communications, the PC will notify the corresponding FCC or GUARDIAN-AIC upon landing. The corresponding FCC or GUARDIAN- AIC will in turn notify MCRC.

b. Disorientation.

(1) If aircrew/pilots cannot verify their exact position while operating in the NFA, they will immediately turn to a heading of 150 to 170 degrees, notify FCC of the action taken and fly the selected heading until their exact position is determined. The aviator must maintain coordination with the corresponding FCC and MCRC.

(2) The time of turn, the exact heading, the time flown on the selected heading, and the location of the aircraft when its exact position is determined, will be carefully recorded. Recorded information will be used to determine if any airspace violation occurred, if so, comply with chapter 5 paragraph 5-8 of this regulation.

(3) Continuation of the mission will not be authorized until exact position is determined and it has been determined that no airspace violation occurred.

#### **5-5. No Fly Area (NFA) Corridor Operations**

a. In order to conduct flights in the corridor areas within the NFA, the following aircraft and pilot/aviator requirements must be met:

(1) All aircraft operating in the NFA corridors will have at least one qualified pilot/aviator current for the corresponding corridors onboard or employ a navigator to insure navigational accuracy. When a navigator and a lead aircraft is requested, the aviation unit responsible for corridor operations will support the request when possible.

(2) In formation flight, only the flight lead PIC, must be qualified and current for the corridor being flown. If the flight lead is not qualified or current, a current corridor pilot will be onboard in a

(5) 비행추적업무에 필요한 정보.

(6) 해당 비행회랑을 관장하는 비행협조소(FCC)와 매 10 분마다 교신하고, 중앙항공통제소(MCRC) 및 비행협조소(FCC)에서 요청 시 추가적으로 교신해야 한다.

다. 비행금지구역 I, II, III 지역비행은 FCC GONEE 와 통신을 유지한다.

라. 비행금지구역 IV, V, VI 지역비행은 FCC LEE 와 통신을 유지해야 한다.

마. 조종사는 비행금지구역 내에서 비행금지구역이 전환될 때 그 해당 비행추적 기관으로부터 다른 관할기관으로의 적절한 주파수 변경을 요청할 책임이 있다.

#### 5-4. 통신두절 및 방향상실

가. 통신두절.

(1) 비행금지구역에 있는 동안 양방향 무선통신이 두절되면, 주 임무 조종사는 임무수행을 중지하고 최단회랑을 경유하여 비행금지구역에서 이탈해야 하며, 의도를 나타내는 맹목통신을 실시해야 한다.

(2) 만약 비행금지구역으로부터 이탈하기 전에 통신이 재개되면, 비행을 계속 할 수 있다. 만약 통신두절로 비행이 중도에 중지되면, 주 임무 조종사는 착륙 즉시 해당 비행협조소(FCC) 또는 FCC-GUARDIAN 에 통보하고 비행협조소(FCC) 또는 FCC-GUARDIAN 은 중앙항공통제소(MCRC)에 통보하여야 한다.

나. 방향상실.

(1) 조종사가 비행금지구역 내에서 작전을 수행하는 동안에 정확한 위치를 판명할 수 없는 경우, 즉시 기수를 150 도내지 170 도로 유지하고, 비행통제 기관에 시행한 조치사항을 통보하며 정확한 위치를 알 수 있을 때까지 비행한다. 이때 조종사는 해당지역의 비행협조소(FCC) 또는 중앙항공통제소(MCRC)와 협조체제를 유지해야 한다.

(2) 선회시간, 정확한 기수방향 및 선택된 기수방향으로 비행한 시간, 정확한 위치가확인되었을 때의 항공기위치를 잘 기록해야 한다. 이 기록사항은 본 규정 제 5 장, 5-8 항에 의거 비행위반사항 발생여부를 판단하는데 사용된다.

(3) 조종사는 정확한 위치가 판명되고 공역위반이 발생하지 않았다는 것이 확인되기 전까지 임무를 계속하는 것이 승인되지 않는다.

#### 5-5. 회랑지역 비행작전

가. 비행금지구역내의 회랑지역에서 비행을 하기 위해서는 조종사 및 항공기에 관한 다음 사항을 충족시켜야 한다.

(1) 비행금지구역 회랑에서 운용되는 모든 단독비행 항공기는 정확한 항법비행을 위해 반드시 해당지역 비행회랑의 비행자격을 보유한 1 명이상의 조종사가 조종하거나 항법사를 운용해야 하며, 해당 구역에서 주로 작전을 수행하는 항공부대는 타 부대에서 항법사 및 선도기 지원요청시 가용한 조종사 및 항공기를 지원한다.

(2) 편대 비행시 편대 선두기 주 임무조종사는 반드시 비행하고자 하는 회랑에 대한 자격이 요구된다. 만일 선두기 조종사가 해당 회랑 비행자격을 보유하지 않는다면,

position to observe the flight path of the aircraft and will be responsible for the navigation of the aircraft during the NFA/Corridor flight. If for any reason an aircraft becomes separated from the flight, the PC will exit the corridor.

(3) Transient out-of-country aircraft that are required to operate in the NFA shall request a U.S. navigator through the Eighth Army G3 Aviation NLT 48 hours prior to the planned takeoff time. The transient aircrew/pilots are responsible to provide the navigator with an operational headset and ensure the navigator is able to communicate with flight following agencies. The navigator must also be seated in a position to observe the flight path of the aircraft.

(4) Maximum airspeed in the NFA is 70 knots unless higher airspeed is required to evade a North Korean threat or respond to an air defense warning.

b. Aircrew/Pilots will observe the following requirements and procedures:

(1) Pilots will contact the corresponding FCC by radio at least 5 minutes prior to corridor entry to confirm the clearance number. Aircraft will not enter the corridor until the clearance number and entry approval is confirmed with the corresponding FCC.

(2) Flights will enter and exit the corridors only at the point's tangent to the NFL of each corridor unless different entry is requested and approved.

(3) Flights within the corridors will be flown as close to the middle of the corridor as possible, staying to the right side of the major terrain feature around which the corridor is designed.

(4) All missions will be flown at the lowest altitude consistent with safety of flight and navigational considerations, not to exceed 800 feet AGL.

(5) Flights into corridors will be flown in close adherence to estimated flight times.

(6) Itinerary changes will be made only when necessary to conduct operationally critical missions or to perform emergency MEDEVACs. Deviations from corridor flight plans are not authorized without prior approval from FROKA/TROKA AAD (GOB), except as noted in paragraph 5-6c and d. Approval may be obtained by contacting the corresponding FCC (at least 15 minutes earlier), which will in-turn request clearance for the deviation with the proper AADs (GOB).

c. Night flights in the NFA are strictly prohibited for fixed wing and rotary wing flight. Exception for rotary wing and fixed wing aircraft are: Urgent operations, emergency SAR, MEDEVAC missions, and missions in support of the UNCMAC special investigative team. Units that must conduct training to perform these missions will submit a request for approval through Commander UNC/CFC/USFK, ATTN: CJ3, Unit #15255, APO AP 96205-0028, to Commander, FROKA/TROKA (Corps CDR) as applicable NLT seven working days prior to the mission.

d. Exceptions to corridor procedures are as follows:

(1) Commander UNC/CFC/USFK, Deputy CDR CFC, UNCMAC senior members, Assistant Chief of Staff (ACofS) (Deputy ACofS) J3 CFC, Chief of J3 ROK JCS, Chief of Staff, ROKA, Chief of G2/G3 ROKA and ROK AOC commander may authorize aircraft to deviate from the corridor structure when the missions dictates. The pilot must notify the AMCC thru the FCC, the AMCC will notify the corresponding FROKA/TROKA AAD (COB).

회랑비행 자격을 보유한 조종사가 비행금지구역 및 회랑비행중의 항로를 관측할 수 있는 위치에 탑승하여 항공기의 항법을 책임을 진다. 만약 어떠한 사유로 항공기가 편대에서 분리되면 주 임무 조종사는 회랑을 이탈한다.

(3) 비행금지구역 내에서 운용해야 할 필요가 있는 일시 영공통과 외국 항공기는 예정 이륙시간 48 시간 전까지 미 8 군 항공처로 미군항법사 지원을 요청해야 한다. 항법사를 탑승 시킬 경우 조종사는 지원항법사에게 작동 가능한 헤드셋 및 비행추적기관과의 통신을 보장 한다. 항법사는 항공기항로를 관측할 수 있는 위치에 있어야 한다.

(4) 북한의 위협을 피하기 위하거나 혹은 방공경고에 반응하기 위해 더 빠른 속도가 요구되지 않는 한 비행금지구역 내에서의 최고 속도는 70 노트이다.

나. 조종사는 아래 요구사항과 절차를 준수한다.

(1) 조종사는 최초 회랑진입 5 분전에 해당 비행협조소(FCC)를 호출하여 인가 번호를 받았는지 확인한다. 항공기는 비행협조소 (FCC)로부터 비행 인가번호 확인 및 진입승인 없이 회랑으로 진입할 수 없다.

(2) 회랑의 진입 및 이탈은 특별히 승인 받지 않는 한 각 회랑 별 비행금지선과 연결된 지점에서만 가능하다.

(3) 회랑 내에서의 비행은 가능한 회랑 중심부에 근접하되 회랑이 설정된 주요 지형지물을 따라 회랑중심선의 우측으로 비행한다.

(4) 모든 임무는 지상고도 800 피트를 초과 하지 않고, 비행안전 및 항법시 고려사항과 부합되는 최저고도로 비행해야 한다.

(5) 회랑비행 시에는 예정된 비행시간들을 준수하면서 비행해야 한다.

(6) 작전상 중요임무를 수행하거나 긴급 재해재난 구조지원 임무를 수행시 필요한 경우 비행계획을 변경 할 수 있다. 5-6 (다), (라)항에 명시된 경우를 제외하고는, 한국 육군의 1 군 또는 3 군 항공과(군단 작전과)의 사전 승인이 없으면 회랑비행 계획상으로부터의 이탈은 인가되지 않는다. 해당 군 항공과(군단 작전과)에 항로변경에 대한 인가 요청시 비행협조소 (FCC)와 최소 15 분 전에 접촉하여 승인받는다.

다. 비행금지구역에 대한 고정익 및 회전익의 야간비행은 금지되어 있다. 그러나 긴급작전, 비상탐색 및 구조임무, 의무후송임무, 유엔사군사정전위원회 특별조사반을 지원하는 임무는 예외적으로 허용되며 이러한 임무를 수행하기 위한 훈련은 훈련일 7 근무일 이전에 해당사항에 따라 유엔사/연합사/주한미군사령관 (참조: 작전참모부 부대번호 #15255, 군사우체국 96205-0028)이나 해당지역 1 · 3 군사령관 (군단장)에게 승인을 요청해야 한다.

라. 회랑비행절차에 관한 예외사항은 다음과 같다.

(1) 유엔사/연합사/주한미군사령관, 한미연합사부사령관, 유엔사군사정전위원회 수석대표, 한·미연합사 작전참모부장 및 차장, 한국합동 참모본부 작전참모부장, 육군참모총장, 한국육군 정보작전참모부장 및 항공작전사령관은 항공기가 임무수행을 위해 필요 시 회랑 이탈을 인가할 수 있으며, 조종사는 비행협조소(FCC)를 경유 중앙관제본부 (AMCC) 및 1 · 3 군 항공과(군단 작전과)로 통보한다.

(2) ROK Army, Corps and Division commanders may authorize aircraft to deviate from the corridor structure in their areas of responsibility. This authority may be delegated to general officer deputies or general chiefs of staff, but will not be delegated any further. Flight plans with deviation from corridors will follow procedures in paragraph 5-6.

(3) Missions in support of urgent operations, emergency SAR, and MEDEVAC may fly outside the corridor system without the specific approval of the above individuals. The PC must ensure coordination is made through the corresponding FCC.

(4) Missions in support of UNCMAC Special Investigative Team are authorized to deviate from the corridor as required to conduct their missions.

(5) For missions that go outside the corridor, the aircraft will use the corridor system to the maximum extent possible, to a point immediately adjacent to the point of intended landing. The navigator must be qualified in the area flown.

#### **5-6. Request for Flight outside Corridors**

a. Request for missions outside the corridors must include maps depicted with the point of intended landing and entry/exit point of the landing site or their grids.

b. Clearance for flight outside the corridors is given by the corresponding AAD (GOB). The request must be submitted NLT 1500 one working day prior to the mission.

c. Request for flight clearance outside the corridors includes the following:

(1) Detailed map (area identified by coordinates and boundaries).

(2) Mission objective and supporting unit.

(3) Entry and exit point, pickup zones, landing zones and routes.

(4) Refueling points.

(5) ROK navigator pickup points (as appropriate).

(6) Date and time of mission.

d. The G3 or S3 of the requesting unit will be responsible for coordinating with the AAD (GOB) responsible for the area of operations.

#### **5-7. Military Armistice Commission Headquarters Area (MACHA)**

a. The UNCMAC is authorized to by the Armistice Agreement to operate and maintain one airfield in the DMZ in the vicinity of the JSA. This airfield has been designated as H-128 and is located in the JSA portion of the MACHA (Ref Appendix B-4).

b. All flights in H-128 and corridor 20A must be approved no later than seven working days prior to the mission. Requests will be made through Eighth Army G-3 Aviation to the secretariat of UNCMAC for approval. All missions must adhere to the provisions of the Armistice Agreement, UNC Reg 551-4, and this regulation.

(2) 한국 육군 군단장 및 사단장은 본인관할 지역내에서 항공기의 회랑이탈을 인가할 수 있다. 이 인가권은 장성급장교 대리자나 장성급참모장에게 위임될 수 있으나, 그 이하로는 위임할 수 없다. 비행회랑을 벗어난 비행은 5-6 항 (회랑을 벗어난 비행요청)의 절차를 따른다.

(3) 긴급작전, 비상탐색 및 구조, 의무후송, 산불진화 등 긴급재해재난 지원 임무는 상기 지휘관의 특별승인 없이도 비행회랑 밖으로 비행할 수 있다. 이 경우 주 임무조종사는 비행협조소 (FCC)를 통해 협조사항을 확인한다.

(4) 유엔사 군사정전위원회 특별조사반지원임무는 임무수행에 필요한 경우 비행회랑 이탈이 허용된다.

(5) 회랑을 벗어난 지역에서 임무를 수행해야 할 때는 그 착륙지점에서 가장 가까운 지점까지 최대한 회랑을 이용하여 접근한다. 항법사는 비행금지구역 비행자격을 보유해야 한다.

### 5-6. 회랑을 벗어난 비행요청

가. 비행회랑을 벗어나 비행하려는 비행승인요청은 착륙지점과 그 예상착륙지점 진 / 출입 지점이 표기된 지도 또는 좌표를 첨부한다.

나. 비행회랑을 벗어난 비행요청에 대한 승인권은 해당지역 1 · 3 군항공과(군단 작전과)에서 수행하며, 요청은 예정된 비행 1 근무일전 15:00 시까지 해야 한다.

다. 비행회랑을 벗어난 비행요청 시에는 다음과 같은 사항을 포함한다.

- (1) 상세지도 (좌표와 경계선으로 지역식별).
- (2) 임무목적 및 지원부대.
- (3) 진입 및 이탈지점, 탑승지역, 착륙지역 및 항로.
- (4) 재급유 지점.
- (5) 한국군 항법사 탑승지점 (필요한 경우).
- (6) 임무일자 및 시간.

라. 비행승인을 요청한 부대의 작전참모부는 해당작전지역 군항공과 (군단 작전과)와 협조할 책임이 있다.

### 5-7. 군사정전위원회 본부지역 (MACHA)

가. 유엔사 군사정전위원회는 정전협정에 의거 공동경비구역(JSA) 인근비무장지대(DMZ)에 비행장을 운영유지 하도록 되어있다. 이 비행장은 H-128 로 명명되었으며 군사정전위 본부 지역 (MACHA)의 공동경비구역에 위치하고 있다. (참고 부록 나-4 항)

나. H-128 및 회랑 20A 로의 모든 비행은 최소 임무 7 근무일전까지 승인 받아야 된다. 요청계통은 미 8 군 항공처를 경유하여 유엔사 군정위 비서처 비서장의 승인을 득한다. 모든 임무는 정전협정, 유엔사 규정 551-4 (휴전협정준수) 및 본 규정을 준수해야 한다.

c. The following procedures apply for all flights into H-128.

(1) Flight altitude will not exceed 500 feet AGL.

(2) Flights will be conducted during the daylight hours only.

(3) Flights will be flown using corridors 20 and 20A. When traversing the fence, the corridor narrows to 400 meters wide centered on the highway. Flights should be flown as close to the highway as possible.

(4) The aircraft will be marked with three yellow bands around the body in accordance with UNC Reg 551-4.

(5) Aircrew/pilots will wear yellow arm bands and will have in their possession UNC Form 9EK (Military Armistice Commission Identification Card), issued by the UNCMAC Secretariat.

(6) The UNCMAC will provide a navigator for all flights into H-128. The navigator will be picked up at C-127 prior to crossing the southern boundary of the DMZ.

(7) The aircrew must report corridor 20A entry and exit points, landing and takeoff at C-127 and H-128, entry and exit points of the southern boundary of the DMZ.

(8) Any flight plan deviation or an emergency situation while conducting the mission must be reported immediately to the corresponding FCC. Then the corresponding FCC will report the situation to TROKA (1st Corps Operations Branch), and TROKA (1st Corps Operations Branch) will report to the UNCMAC.

#### **5-8. Violation of Restricted Airspace**

a. Unauthorized penetration of NFA by ROK or U.S. aircraft must be reported to the ROK JCS CCC and CC Seoul CFC as soon as possible through the corresponding chain of command.

b. Unit commanders of aircrews/pilots involved in alleged violations will:

(1) Immediately upon notification of an actual or alleged violation provide as much information as possible to ROK JCS and CC Seoul CFC via applicable command channels.

(2) Ensure that the following actions are taken:

(a) The aircraft will not be released for flight and aircrew/pilot will not be scheduled for flight duties until the alleged or actual violation is resolved.

(b) The aircraft's avionics and navigation equipment will be checked by a competent authority before being cleared for use.

(c) Passengers (O-6 and below) will remain with the aircraft while aircrew/pilots provide information to the investigating officer.

(3) Immediately upon notification of the incident, initiate an investigation of the alleged or actual violation IAW AR 15-6 or ROKA Regulation 323.

다. 다음절차는 H-128 으로의 모든 비행에 적용된다.

(1) 비행고도는 지상고도 500 피트를 초과할 수 없다.

(2) 주간비행만 수행한다.

(3) 비행은 회랑 20 및 20A 를 사용해야 한다. 철책선 횡단 시 회랑 폭은 중앙도로를 기준으로 400 미터이며 가능한 한 도로상공을 따라 근접하여 비행한다.

(4) 항공기는 유엔사 규정 551-4 에 의거 항공기동체에 노랑 3 선으로 표시한다.

(5) 조종사는 황색완장을 착용하고 유엔사군사정전위위원장이 제공한 유엔사 양식 9EK (군사정전위원신분증)을 지참한다.

(6) 유엔사군정전위원회는 H-128 로의 모든 비행을 위해 항법사를 지원한다. 항법사는 비무장지대(DMZ) 남쪽경계선을 횡단하기 전에 C-127 에서 탑승한다.

(7) 조종사는 회랑 20A 진입 및 이탈지점, C-127 및 H-128 이착륙시, 비무장지대 남방한계선진입 및 이탈지점을 보고해야 한다.

(8) 최초비행계획에서 벗어나 비행해야 하는 상황 또는 비상상황 시 비행협조소(FCC)로 즉시 보고해야 하며 ,비행협조소는 3 군사령부(1 군단 작전과)에 보고하고 3 군 (1 군단 ) 사령부는 유엔사 군사정전위원회에 상황을 보고한다.

## 5-8. 제한공역 위반시 조치

가. 한국군 혹은 미군 항공기가 인가되지 않은 비행금지구역 침범 시 한·미군은 지휘계통을 통해 한국 합참 지휘통제실 및 연합사 서울지휘소에 즉각 보고해야 한다.

나. 위반에 연루된 항공부대의 지휘관은:

(1) 실제 위반 또는 추정 위반을 보고받는 즉시, 지휘계통을 통해 가능한 신속히 한국 합참지휘통제실 및 연합사 서울지휘소로 제공 가능한 모든 정보를 보고해야 한다.

(2) 다음조치를 확실히 취한다.

(가) 해당 항공기의 비행을 제한하며 관련된 조종사/승무원은 추정위반 또는 실제위반 상황이 해결될 때까지 비행임무를 부여하지 않는다.

(나) 항공기전자장비 및 항법장비는 사용전에 해당전문기관에 이상유무검사를 의뢰한다.

(다) 탑승객은 (대령급 이하) 항공기 및 조종사/승무원과 함께 잔류하여 조사장교에게 정보를 제공한다.

(3) 사건접수즉시, 한국육군규정 323 (항공운영/안전관리규정) 또는 미 육군규정 15-6 에 의거하여 추정 또는 실제위반사항조사에 착수한다.

(4) Ensure that the investigating officer obtains all possible information from the aircrew/pilot, passengers, ATC, and ground or airborne observers.

(5) Forward results of the investigation through the chain of command: ROK Forces to ROK JCS and USFK to Commander, UNC/CFC/USFK (ATTN: CJ-3, Unit #15255, APO AP 96205-0028). Investigations will be forwarded within 10 days of the actual or alleged violation. The ROK JCS and UNC/CFC/USFK will share the results of the investigation with each other.

c. The aircrew/pilots of the aircraft involved will:

(1) When aware of a possible violation, immediately notify their commander.

(2) Remain with the aircraft until released by the investigating officer.

(3) Ensure all passengers (O-6 and below) remain with the aircraft until released by the investigating officer.

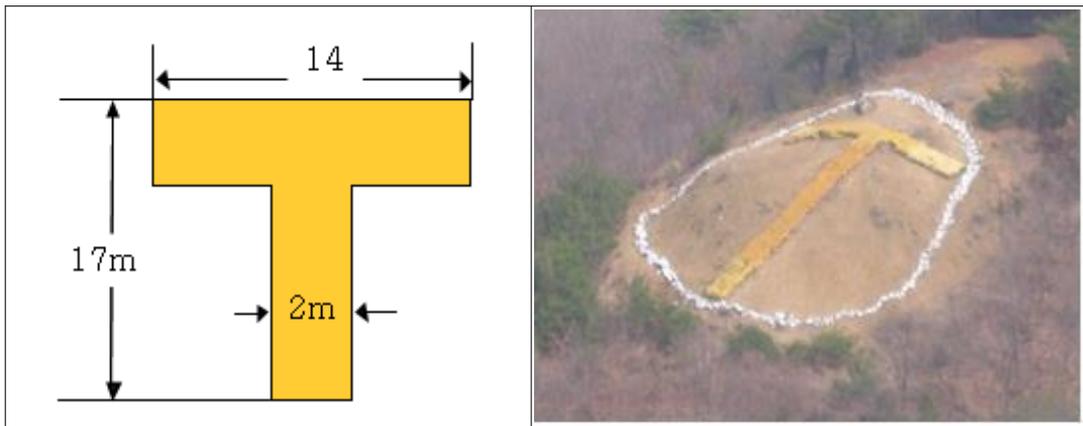
d. Penetration or near penetration of the DMZ or Han River Estuary is an Armistice Violation and must be reported immediately to the UNCMAC Secretariat. Violations of the DMZ or Han River Estuary will be investigated in accordance with the Armistice Agreement and UNC Reg 551-4.

## Chapter 6 Demilitarized Zone (DMZ) Warning Aids

### 6-1. Visual Warning Aids

The following visual warning aids are used to prevent flights into the DMZ. Upon sighting these warning aids aircrews should turn to a southeasterly course (150 - 170 degrees) if uncertain of their exact position. Refer to UNC Reg 551-4 for additional information.

a. Aircraft Warning “T” Markers (14x17m).



**Figure 6-1. Aircraft Warning “T” Markers**

(4) 조사장교가 조종사/승무원, 탑승객, 통제기관 및 지상 또는 공중관측자로부터 가능한 모든 정보를 획득하도록 보장한다.

(5) 조사결과를 지휘계통에 따라 한국군은 한국 합동참모본부로, 미군은 유엔사/연합사/주한미군 사령관 (참조: 작전참모부, 부대번호 15255, 군사우체국 96205-0028)에게 제출한다. 이조사 결과는 사건발생 10 일 이내에 제출되어야 하며, 한국 합참과 유엔사/연합사/주한 미군사는 조사결과를 상호 공유한다.

다. 관련된 항공기의 조종사/승무원은 다음과 같은 조치를 취한다.

- (1) 위반사실을 발견한 즉시, 소속지휘관에게 통보한다.
- (2) 조사장교가 떠나는 것을 승낙할 때까지 항공기에 남는다.
- (3) 조사장교가 떠나는 것을 승낙할 때까지 모든 승객(대령급 이하)이 항공기에 남아있도록 한다.

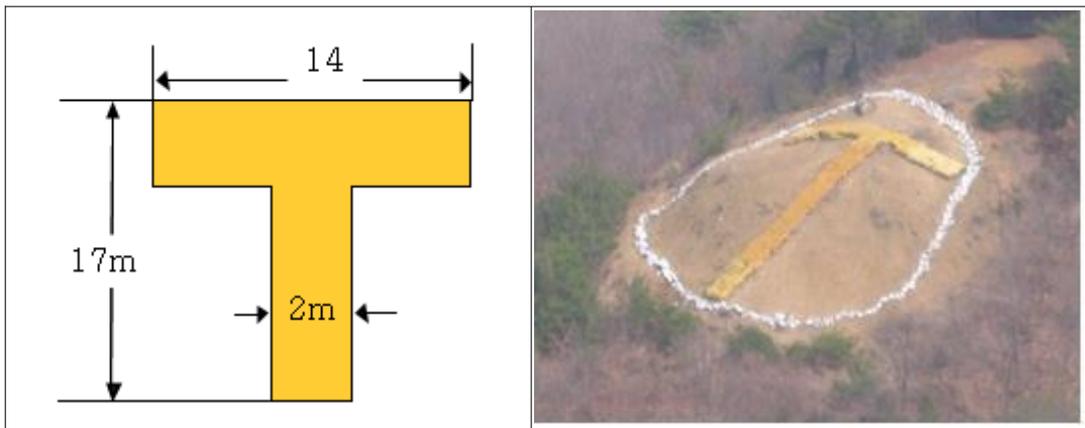
라. 비무장지대 및 한강하구지역에 대한 침범은 정전위반사항으로 유엔사군사정전위원회 비서처에 즉각 보고해야 한다. 비무장지대 또는 한강하구지역에 대한 위반은 정전협정 및 유엔사 규정 551-4 에 의거 조사한다.

## 제 6 장 비무장지대 (DMZ) 경고 보조물

### 6-1. 시각경고 보조물

비무장지대(DMZ) 침범비행을 예방하기 위하여, 다음에 열거한 시각경고 보조물이 설치되어있다. 정확한 위치를 식별할 수 없을 경우 비무장지대 시각경고 보조물을 발견 시는 남동쪽 (150 도 ~ 170 도 방향)으로 기수를 돌려 비행하여야 한다. 추가적인 정보를 위해서는 유엔사 규정 551-4 를 참고한다.

가. ‘T’자형 항공기 경고 표지물 (14m x 17m).

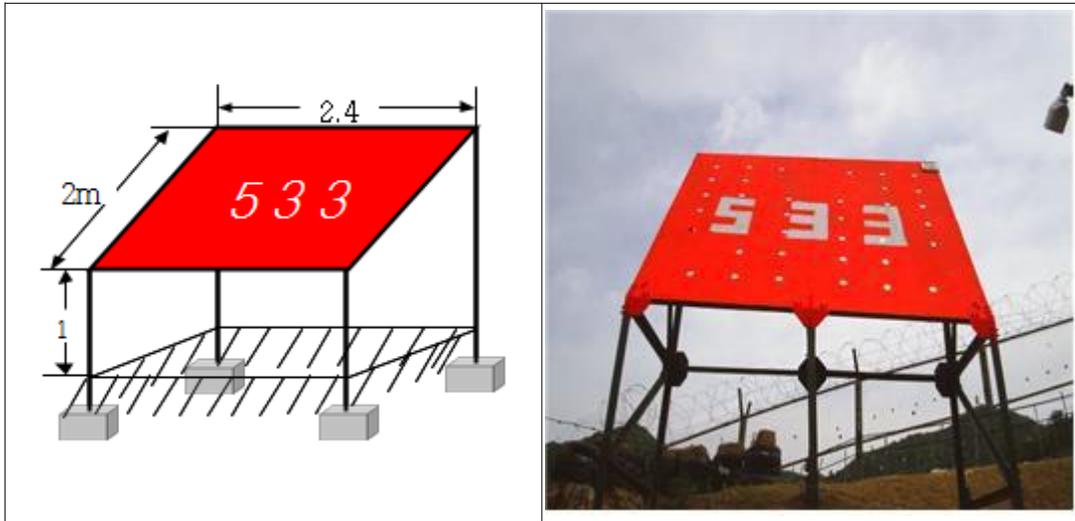


양식 6-1. “T”자형 항공기 경고 표지물

(1) Aircraft Warning “T” Markers with the top of the “T” oriented north, are placed approximately 2,000 meters south of the DMZ and 2,000 meters apart, on the southern slopes and near the crests of the prominent terrain features.

(2) The commanders of FROKA and TROKA (Corps CDR) are responsible for the maintenance of the “T” markers within their respective areas and will ensure through quarterly aerial inspections that the markers are conspicuously visible from the air.

b. Aircraft Warning Orange Panels (2x2.4m).



**Figure 6-2. Aircraft Warning Orange Panels South of the SBL**

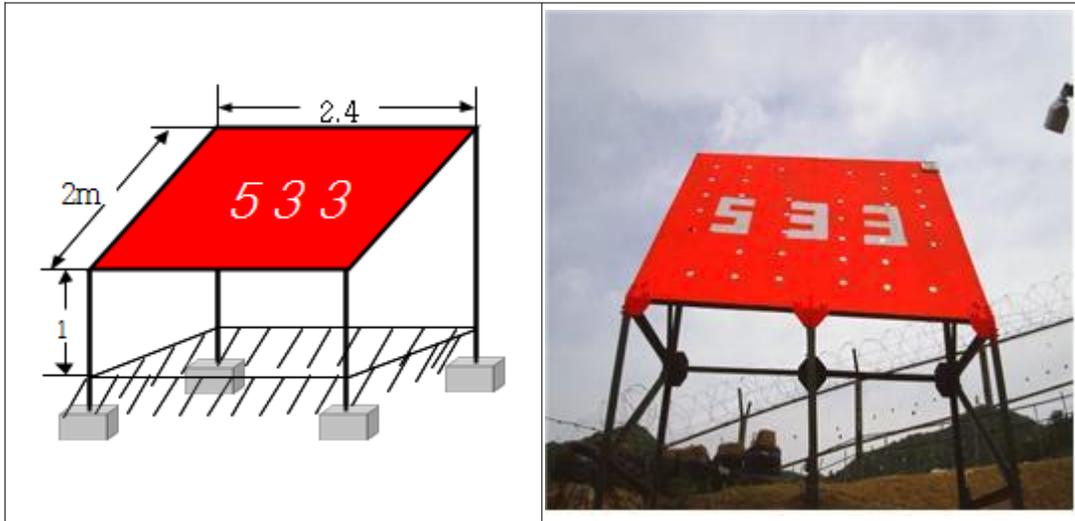
(1) Numbered international orange Aircraft Warning Panels are placed 300 to 400 meters apart, generally parallel to the southern boundary along the DMZ to warn aircrew/pilots they are approaching the Demilitarized Zone.

(2) In some instances, these panel markers are within the southern boundary of the DMZ and are identified by a white “X” painted across the face of the panel. Neither the aircraft warning panels nor the DMZ fence line should be used for flight navigation, as the fence may be north of the southern boundary in numerous places.

(1) 'T'자형 항공기 경고표지물은 T 자 머리가 북쪽을 향하게 비무장지대(DMZ) 남방한계선 남쪽 약 2,000 미터 지점에 설치되어있으며, 약 2,000 미터 간격으로 공중에서 식별이 용이한 지형 정상부근 남쪽사면에 설치되어있다.

(2) 한국군 1·3 군사령관(군단장)은 각각의 관할지역내의 'T'자 표지물을 관리 유지 할 책임이 있으며, 분기별 공중점검을 통해 표지판이 공중에서 잘 보이는지 확인한다.

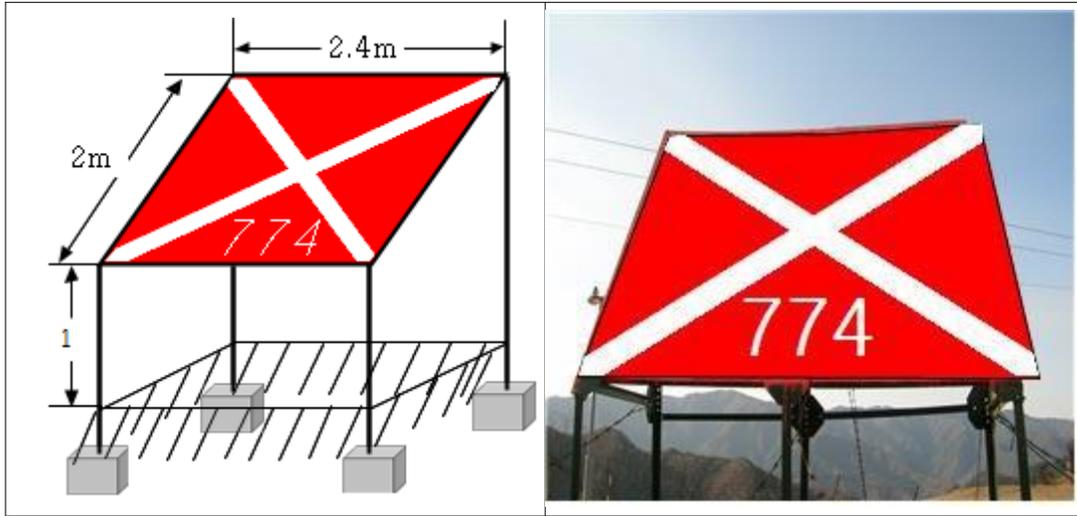
나. 오렌지색 항공기 경고 표지판 (2m x 2.4m).



양식 6-2. 남방한계선 남쪽에 위치한 오렌지색 항공기 경고 표지판

(1) 오렌지색 항공기 경고 표지판은 비무장지대로의 진입을 조종사에게 경고하기 위하여 주황색으로 도색된 표지판들을 300-400 미터 간격으로 비무장지대(DMZ) 남방한계선에 평행하게 설치되어있다.

(2) 가끔 비무장지대(DMZ) 남방한계선 북쪽에 표지판이 설치되어 있는데, 이 경우에는 표지판에 흰색으로 X 자가 표시되어있다. 철책선이 비무장지대(DMZ) 남방한계선보다 북쪽에 설치되어 있는 경우가 있기 때문에 비무장지대(DMZ) 남방한계선의 남쪽향으로 비행시 철책선과 항공기경고표지판을 기준으로 삼아서 안 된다.



**Figure 3-3. Aircraft Warning Orange Panels North of the SBL**

(3) The inspection of the aircraft warning panels is conducted bi-annually by UNCMAC and GCC Combat Support Branch (GOC AOB). The maintenance of the aircraft warning panels is conducted by the ground units of the corresponding areas in accordance with Memorandum of Agreement between USFK J3 and ROKA G3 dated 10 Jan 84.

## **6-2. Visual Warning Signals**

a. Ground personnel occupying guard and observation posts inside or near the southern edge of the DMZ will warn aviators with red smoke, red or white star clusters, and red or white star parachutes.

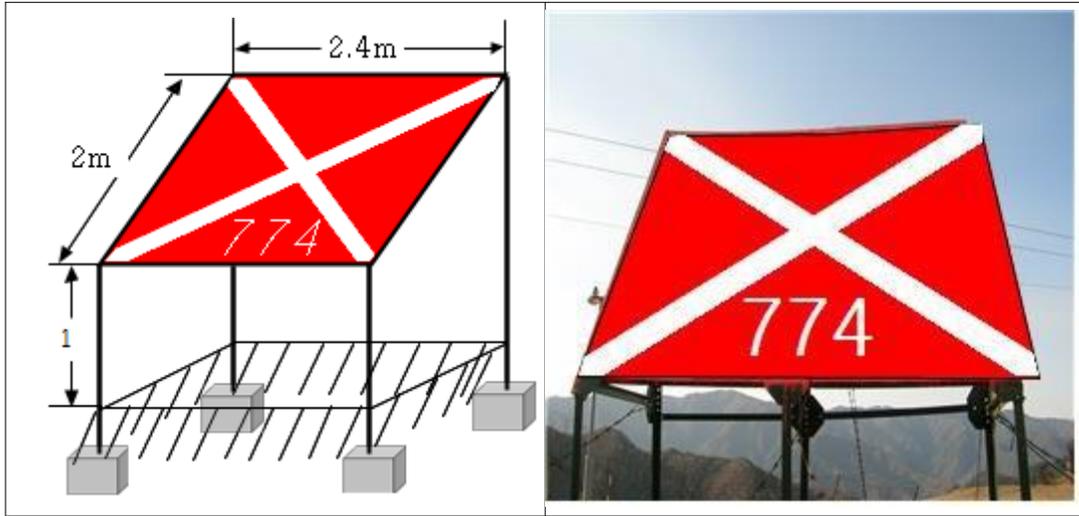
b. Personnel occupying these posts are instructed to use these warning devices when, in their opinion, an aircraft is flying in such a manner as to possibly violate the southern boundary airspace. Under normal circumstances, the red/white star cluster and the red/white parachute will be used first, followed by the red ground smoke. These pyrotechnics should not be fired in the direction of the aircraft and personnel will never fire at the aircraft in any circumstances.

c. Ground personnel will, as a last resort, fire 5.56mm tracer rounds in front of the aircraft. In no case will an aircraft be intentionally fired upon.

d. Upon sighting any of these warning signals, pilots must immediately turn to a southeasterly course away from the DMZ and positively establish their position prior to continuing the mission. After completing the mission, the aircrew will report the incident to the chain of command in detail. ROK JCS and USFK will share information as appropriate.

## **6-3. Aural Warnings**

The following aural warnings are used to evacuate aircraft from KTZ and the NFA. These warning broadcasts will be transmitted on guard and primary flight-following frequencies at appropriate intervals until the emergency situation has terminated.



양식 6-3. 남방한계선 북쪽에 위치한 오렌지색 항공기 경고 표지판

(3) 오렌지색 항공기 경고 표지판의 점검은 유엔사 군정위와 지구사 작전처 전투지원과(지작사 항공작전과)가 매 반기마다 실시하고 경고 표지판의 보수작업은 84. 1. 10.에 서명한 한국육군 및 주한미군 간 합의각서에 의거 경고판이 위치한 지역의 지상부대가 실시한다.

## 6-2. 시각 경고 신호

가. 비무장지대 남쪽 끝 내의 혹은 주변 지상 경계초소 그리고 관측소 근무자는 조종사에게 붉은 연기, 적색/백색 오성 신호탄 및 적색/백색 낙하조명탄으로 경고한다.

나. 초소 근무자는 항공기가 남방한계선 상공을 침범할 가능성이 있다고 보이면 이 경고용 장비를 사용하도록 교육 및 지시되어야 한다. 정상적인 상황하에서는 적색/백색 오성 신호탄 및 적색/백색 낙하조명탄을 우선 사용한 이후 적색 지상연막탄을 사용한다. 이 같은 신호탄을 발사 시 항공기 방향으로 발사하지 말아야 하며, 어떠한 경우에도 항공기를 조준해서 발사해서는 안 된다.

다. 공중조명신호탄 및 지상연막탄을 발사 후에도 비무장지대(DMZ) 남방한계선으로 접근 또는 월경 시에는 마지막 수단으로 5.56 미리 영광탄을 발사한다. 어떤 경우에도 항공기에 의도적으로 조준사격을 해서는 안 된다.

라. 조종사는 이러한 경고신호를 보는 즉시 남동쪽으로 기수를 돌려 비무장지대(DMZ) 및 남방 한계선 인접지역에서 벗어나야 하며, 확실한 자기위치를 판명한 후에는 임무를 계속할 수 있으며, 임무실시 후에는 사태를 상세하게 지휘계통을 통해 보고하고 합참과 주한미군은 상호정보를 공유 한다.

## 6-3. 청각 경고

다음의 청각경보는 (RK)P518 한국전술지대 및 비행금지구역으로부터 항공기를 철수시키는데 사용된다. 이러한 경고방송은 위급상황이 해제될 때까지 일정한 시간간격으로 비상주파수 및 주요 비행추적 주파수로 계속 반복 전송된다.

a. "HOT DOG."

(1) The recall word "HOT DOG" will be broadcast to evacuate the NFA in order to warn of an impending or actual violation of the NFL and/or MDL. HOT DOG procedures may be initiated by ground or airborne personnel. The broadcast is repeated until the aircraft in the NFA are headed south.

(2) Aircrews will receive a "HOT DOG" warning broadcast along with the respective NFA number and directed heading every thirty seconds until the emergency situation is terminated.

(a) When call sign is unknown, the radio broadcast will be:

"HOT DOG, HOT DOG, HOT DOG, THIS IS (callsign), ON GUARD. ALL AIRCRAFT ON THE (Buffer Zone/No Fly Area (I -VI)), TURN TO HEADING (150-170) IMMEDIATELY, ACKNOWLEDGE."

(b) When aircraft call sign is known, the broadcast will be:

"(Aircraft callsign repeated twice) THIS IS (issuing agency call sign) HOT DOG HOT DOG HOT DOG, TURN TO HEADING (150-170) IMMEDIATELY, ACKNOWLEDGE."

(3) MCRC will utilize UHF, VHF and if possible, FM frequencies to broadcast HOT DOG. If necessary, MCRC can request an FCC or an aircraft in flight to relay the HOT DOG transmission.

(4) Pilots who receive a "HOT DOG" broadcast will turn to the directed heading (150 - 170 degrees) and use all available terrain features, navigational equipment, and radar service to confirm present position. The aircrew will head in a southeast direction until clear of the NFA/NFL. The pilot will proceed south until confirming that the broadcast was for other aircraft or the "HOT DOG" broadcast is terminated.

(5) When the emergency has been terminated by the responsible agency, the code words "HOT DOG TERMINATED" will be broadcast and relayed by telephone and radio to ATC agencies, airfields, and helicopters maintaining communication. If the HOT DOG alert is terminated prior to the departure from the NFA, the PC may continue the mission after positive determination of the aircraft's position and confirmation from air traffic control that no airspace violation occurred.

b. "JACK RABBIT."

(1) The term "JACK RABBIT" is used to clear the NFA and KTZ airspace for emergency situations. The CDR ACC or designated representatives will direct ROK or U.S. Battle Watch Duty Officer (BWDO) to initiate "JACK RABBIT" procedures.

(2) MCRC will notify the FCCs, ROK and U.S. command centers, and the operations branches of aviation units. MCRC will broadcast the recall words "JACK RABBIT" utilizing primary and emergency UHF, VHF, and FM flight following frequencies. If necessary, MCRC can request an FCC to relay the JACK RABBIT transmission. This recall is designed for emergency situations where tactical fighter or helicopter intercepts may be necessary, and is distinctly different from HOT DOG procedures which will not be used interchangeably.

(a) Recall broadcast for MCRC is as follows:

가. “HOT DOG”.

(1) 비행금지선이나 군사분계선의 실제 침범 또는 침범위험 임박을 경고하기 위하여 항공기를 비행금지구역에서 철수하기 위한 ‘HOT DOG’방송을 실시한다. ‘HOT DOG’ 절차는 지상요원 또는 비행중인 요원에 의해서도 발령될 수 있다. 이 소환 방송은 항공기가 기수를 남쪽으로 선회할 때까지 필요한 만큼 계속 반복 실시한다.

(2) ‘HOT DOG’ 정보발령 시에 매 30 초 간격으로 ‘HOT DOG’란 음어에 이어 해당 비행금지구역 번호와 기수방향을 긴급상황이 종료될 때까지 방송된다.

(가) 항공기 호출부호 미 확인 시:

“HOT DOG, HOT DOG, HOT DOG, THIS IS (호출부호), ON GUARD. ALL AIRCRAFT ON THE (Buffer Zone/No Fly Area (I~VI), TURN TO HEADING (150-170) IMMEDIATELY, ACKNOWLEDGE.”

(나) 항공기 호출부호 확인시:

“(월경항공기 호출부호 2 회 반복) THIS IS (발령기구 호출부호) HOT DOG HOT DOG HOT DOG, TURN TO HEADING (150-170) IMMEDIATELY, ACKNOWLEDGE.“

(3) HOT DOG 정보 발령 시 MCRC 는 UHF 와 VHF, 그리고 가능하면 FM 주파수를 사용하여 HOT DOG 소환을 발령한다. 필요 시 비행협조소(FCC) 또는 체공항공기에 HOT DOG 호출을 중계시킬 수 있다.

(4) HOT DOG 소환방송을 청취한 조종사는, 즉시 항공기 기수를 150-170 도로 선회, 유지하고 지형지물, 탐재항법 시스템, 항법보조장비, 레이더조연 등 모든 가용방법을 이용하여 현 위치를 확인하여야 한다. 비행금지구역 / 비행금지선을 완전히 이탈할 때까지 기수를 남동쪽으로 유지하며, 조종사는 통제부서의 소환이 타 항공기에 지시된 것임을 확인하거나 HOT DOG 방송을 종료할 때까지 기수를 남동쪽으로 향하여야 한다.

(5) 담당기관이 비상발령을 종료시킬 때는 ‘HOT DOG TERMINATED’라는 음어가 방송되며 유·무선통신으로 항공교통통제기관, 비행장 또는 지상과 교신을 유지하고 있는 헬리콥터를 통하여 전파된다. 만약 HOT DOG 경보가 비행금지구역에서 이탈 전에 종결되면, 주 임무 조종사는 자기 항공기의 위치를 확인하고, 항공관제기관으로부터 공역위반 사항이 없음을 확인 한 뒤에만 임무를 계속 수행할 수 있다.

나. “JACK RABBIT”.

(1) JACK RABBIT 는 비상상황 시 비행금지구역과 (RK)P518 한국전술지대 내 공역에서 모든 항공기를 이탈시킬 목적으로 사용된다. 공군구성군사령관이나 그의 권한위임자가 한국 또는 미국전투상황장교에게 “JACK RABBIT”절차를 시행하도록 지시한다.

(2) MCRC 는 비행협조소, 전 한국군 및 주한미군지휘소, 항공부대 작전과로 통보한다. MCRC 는 UHF, VHF, FM 의 모든 주요주파수와 비상주파수를 통하여 ”JACK RABBIT” 음어를 반복해서 방송한다. 필요 시 MCRC 는 비행협조소(FCC)에 “JACK RABBIT”의 재전송을 요청할 수 있다. 이 발령은 전술전투기 또는 헬리콥터요격이 필요할 수도 있는 비상상황을 위해 설정 되었으며, 이는 분명히 ‘HOT DOG’ 절차와 다르기에 상호 혼동하여 사용해서는 안 된다.

(가) MCRC 의 발령 예문은 아래와 같다.

“JACK RABBIT, JACK RABBIT, JACK RABBIT. THIS IS MCRC ON GUARD. ALL AIRCRAFT EVACUATE P518 IMMEDIATELY. AUTHENTICATION TIME (##). AUTHENTICATION IS (2 Letters IAW AKAC 1553).”

(b) Recall relay for an FCC or aircraft is as follows:

“JACK RABBIT, JACK RABBIT, JACK RABBIT. THIS IS (recall agency/relay aircraft call sign) ON GUARD. ALL AIRCRAFT EVACUATE P518 IMMEDIATELY.”

(3) When a JACK RABBIT broadcast is received, all aircraft in the (RK) P518 (except for aircraft actively involved in the intercept operations) will exit (RK) P518 by the fastest route available. If an aircraft's home station is in (RK) P518, it may return to its home base if it can do so more quickly than it can exit (RK) P518. In circumstances where an aircraft's home base is in (RK) P518, but the aircraft is south of its home base, the aircraft will leave (RK) P518 when JACK RABBIT is transmitted and will not fly north to its home base until the JACK RABBIT is terminated.

(4) JACK RABBIT will be terminated by MCRC under the direction of CDR ACC or designated representative. Termination will be announced through ATC and command channels to all appropriate units.

“JACK RABBIT, JACK RABBIT, JACK RABBIT. THIS IS MCRC ON GUARD. ALL AIRCRAFT EVACUATE P518 IMMEDIATELY. AUTHENTICATION TIME(##) AUTHENTICATION IS (AKAC 1553 에 의거한 2 개문자)”

(나) FCC 재전송을 위한 발령 예문은 다음과 같다:

“JACK RABBIT, JACK RABBIT, JACK RABBIT. THIS IS (중계기구 / 중계항공기 호출부호) ON GUARD. ALL AIRCRAFT EVACUATE P518 IMMEDIATELY.”

(3) JACK RABBIT 방송을 수신한 경우, (RK)P518 한국전술지대 내의 모든 항공기는 (요격작전에 실제 관련된 항공기는 제외) 가장 가까운 항로를 통하여 신속하게 (RK)P518 한국전술지대를 이탈한다. 만약 항공기의 소속기지가 (RK)P518 한국전술지대 내에 위치하고 있고, (RK)P518 한국전술지대를 이탈하는 것보다 더 신속하게 귀환할 수 있는 경우 소속기지로 귀환한다. 항공기소속기지가 (RK)P518 한국전술지대 내에 있으나, 항공기가 모기지 남쪽에 위치한 경우, 항공기는 JACK RABBIT 종료 시까지 모기지인 북쪽으로 비행해서는 안 된다.

(4) JACK RABBIT 는 공군구성군사령관이나 그의 권한위임자의 지시 하에 중앙항공 통제소가 해제시키며 항공교통관제 및 지휘체계를 통하여 관련부대(서)에 통보한다.

## **Appendix A References**

### **Section I. Publications**

ACCR 55-3, Identification and IFF/SIF Procedures (S-R).

ACCR 55-20, Theater Air control and Employment Procedures in Korea.

ACCR 60-8, Korean Buffer Zone and Tactical Zone Flight Operations and Procedures for the Prevention of Inadvertent Over flight of Non-Friendly Borders.

AK Reg 95-1, Army in Korea General Aviation Provisions, Flight Procedures, and Training Guidance.

AR 15-6, Procedures for Investigation Officers and Boards of Officers.

AR 95-1, Flight Regulations.

JP 1-02, Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms.

MOLIT Enforcement Regulation – Presidential Enforcement Ordinance / Aviation Security Law (UAS)

ROK Army Regulation 323, Army Aviation Employment Regulation/Safety Regulation, 28 Jan 2013.

ROK JCS Document, Guide line for Non-military aircraft flight in (RK) P-518, 1 Mar 2013.

ROK JCS Standard Operating Procedures, Annex F (Air Force Operations), Appendix 8 (Theater Air Control System), Tab 1 (Airspace Control and Air Traffic Control), Enclosure 2 (Special Airspace Management and Control).

UNC Reg 551-4, Compliance with the Korean Armistice Agreement.

UNC/CFC Pub 525-4, Armistice Rules of Engagement (S-R).

UNC/CFC/USFK Reg 95-14, Flight Information and Flight Following Services – Low Altitude.

### **Section II. Required Form**

DA Form 2028, Recommended Changes to Publications and Blank Forms.

UNC Form 9EK, Military Armistice Commission Identification.

**부록 ‘가’**  
**참고문헌**

**제 1 절. 간행물**

공군구성군사 규정 55-3, 한국공중작전식별 및 IFF/SIF 절차.

공군구성군사 규정 55-20, 한국전구항공통제 및 운영절차.

공군구성군사 규정 60-8, 한국완충지대/한국전술지대비행작전 및 부주의로 인한 비 우방국 국경월경방지 절차.

미 8 군 규정 95-1, 미 8 군일반조항, 비행규정 및 훈련지침

미육군 규정 15-6, 조사장교 및 절차.

미육군 규정 95-1, 비행규정.

JP 1-02, 미국방성군사관련 용어집.

**MOLIT Enforcement Regulation – Presidential Enforcement Ordinance / Aviation Security Law (UAS)**

육군 규정 323, 육군항공운영 / 안전관리규정.

합참 (RK)P518, 전술지대 비 군용기 비행지침서.

합참예규, 부록 F (공군작전) 별지#8 (전구항공통제체제) 부침#1 (공역통제 및 항공교통관제) 별침#2 (특수공역관리 및 통제).

유엔사 규정 551-4, 휴전협정준수.

유엔사/연합사 규정 525-4, 정전시 교전규칙 (한미 II 급).

유엔사/연합사/주한미군규정 95-14, 비행정보 및 비행추적업무 (저고도)

**제 2 절. 요구양식**

유엔사 9EK 양식

미 국방성 양식 2028

## Appendix B

### Explanation of Korea Tactical Zone (RK-P518.P-518E/P518W) Simplified Maps

#### B-1. RK P518 Korea Tactical Zone



Figure B-1. RK P518

#### B-2. RK P518E/W

(RK)P-518 Korean Tactical Zones East and West are wholly separate geographic areas from the KTZ, and are referenced as (RK) P-518 East or West. Reference to the KTZ does not include (RK) P-518 Korean Tactical Zones East and West. All operations within (RK) P-518 East or West must meet the requirements specified in ACCR 60-8.

a. (RK) P-518 Korean Tactical Zone West. Surface to Unlimited. The area formed by the following points (WGS-84) beginning at 38°00'N 124°09'E (XC010064) to 38°00'N 124°51'E (XC624074) eastward along the NFL to 37°42'.55N 126°06".33E (BG452782) to 37°42'.13N 126°09".51E (BG500767) to 37°39'N 126°10'E (BG500708) to 37°30'N 125°50'E (YB505541) to 37°30'N 124°38'E (XB444516) to beginning point. Altitudes are from SFC - Unlimited. KTZ flying rules apply. Control in the area is provided by MCRC and must be coordinated with Incheon Approach due to the proximity of Incheon International Airport airspace.

부록 '나'

한국전술지대(RK-P518.P-518E/P518W) 설명

나-1. (RK) P518 한국전술지대

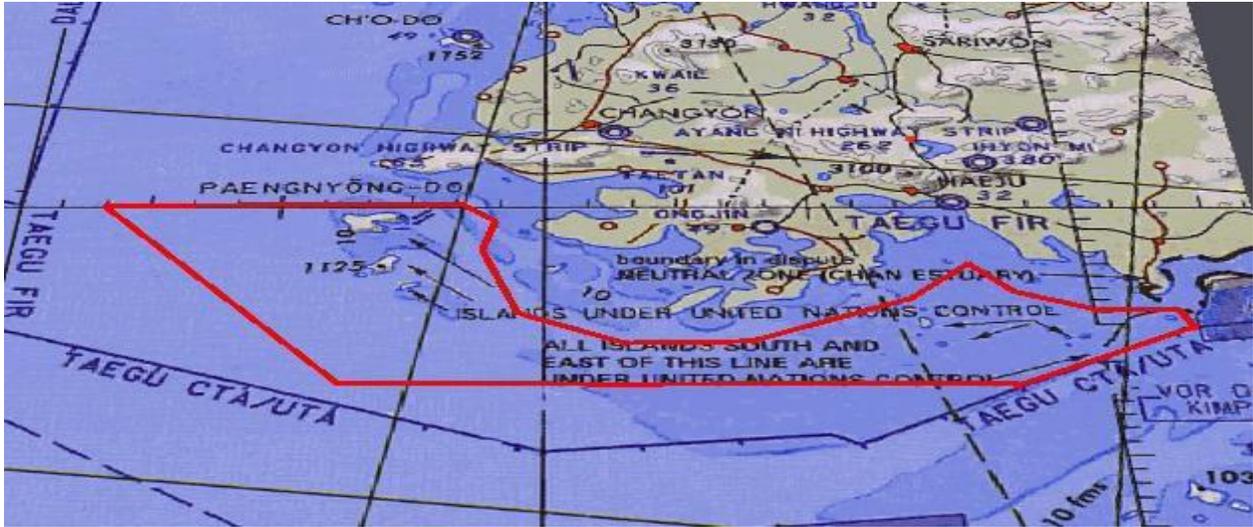


양식 나-1. (RK)P518 한국전술지대

나-2. (RK) P518E/W

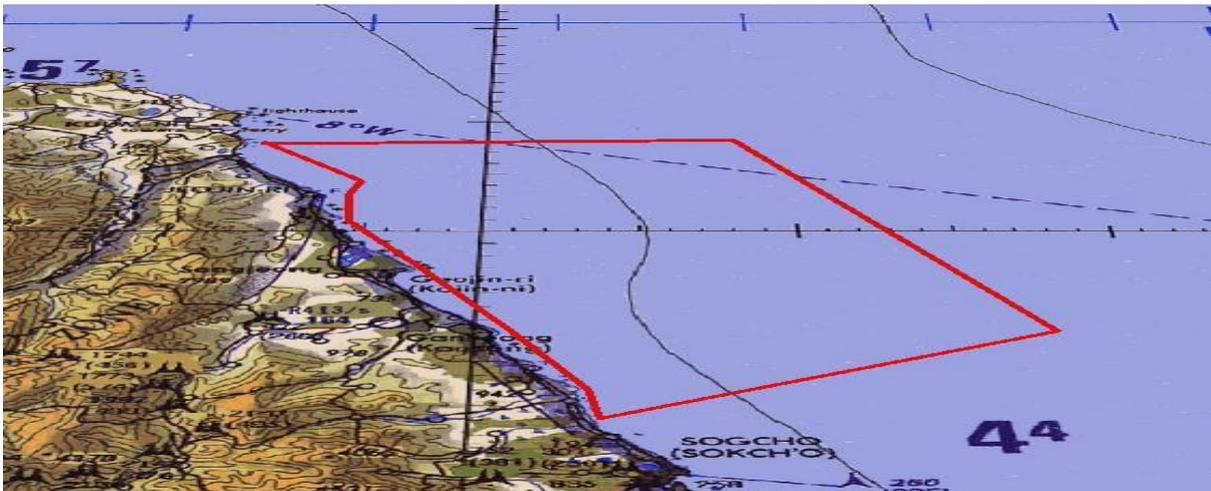
(RK)P518 한국 전술지대(동/서부)는 한국전술지대로부터 지리적으로 완전히 분리된 지역이며 (RK)P518 동부/서부지대라 일컫는다. 한국전술지대를 지칭할 때 그 범위에서(RK)P518 한국 전술지대 동·서부는 제외한다. (RK)P518 한국 전술지대 동·서부내에서 일어나는 모든 작전은 공군구성군사령부 규정 60-8 에 명시된 조항을 준수한다.

가. (RK) P518 한국전술지대 서부. 고도는 지표에서 무제한이다. (RK)P518 한국전술지대서부는 다음과 같은 좌표들 (WGS-84)로 구성된다. 38°00'N 124°09'E (XC010064)에서 시작되며 38°00'N 124°51'E (XC624074)를 연하며 비행금지선 동쪽을 따라 37°42'.55N 126°06".33E (BG452782), 37°42".13N 126°09".51E (BG500767)으로 이어진다. 계속해서 37°39'N 126°10'E (BG500708)로 이어지고 37°30'N 125°50'E (YB505541)을 연해 37°30'N 124°38'E 로 (XB444516), 마지막으로 원점으로 이어진다. 이 지역에서의 비행은 한국전술지대 비행 규칙이 적용된다. 해당지역은 중앙 방공 통제소에서 통제하며 인천공항과 지리적으로 근접하므로 인천공항과의 협조 또한 요구된다.

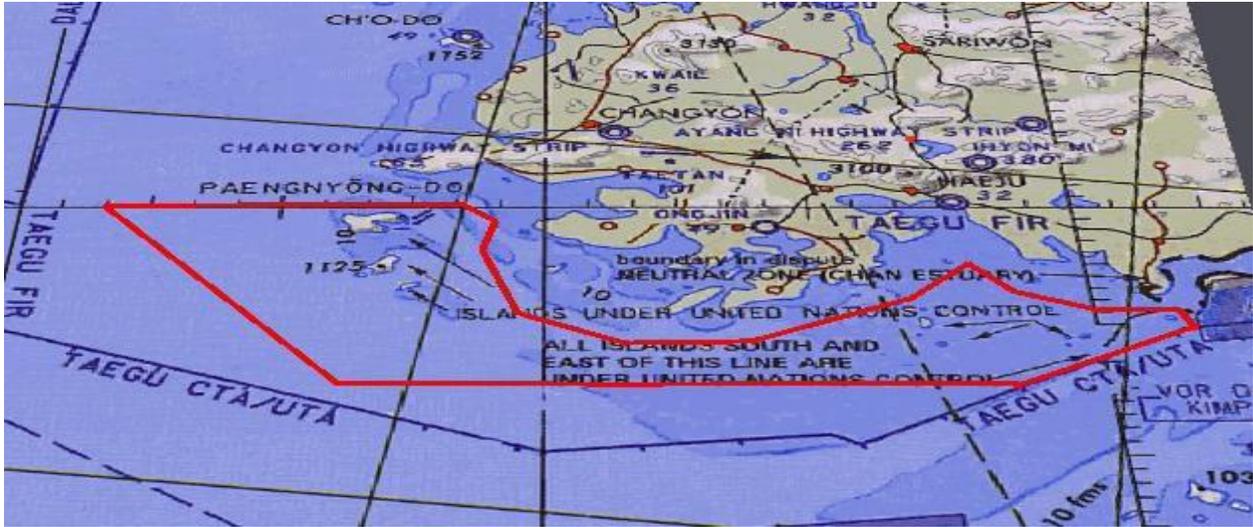


**Figure B-2. P-518 Korean Tactical Zone West**

b. (RK) P-518 Korean Tactical Zone East. Surface to Unlimited. The area formed by the following points (WGS-84) beginning at 38°38'N 128°22'E (DH449763) to 38°38'N 128°38'E (DH680762) to 38°22'N 128°47'E (DH811465) to 38° 16'N 128°33'E (DH606355), northward along the eastern coast line to the beginning point. KTZ flying rules apply. Control in the area is provided by MCRC.

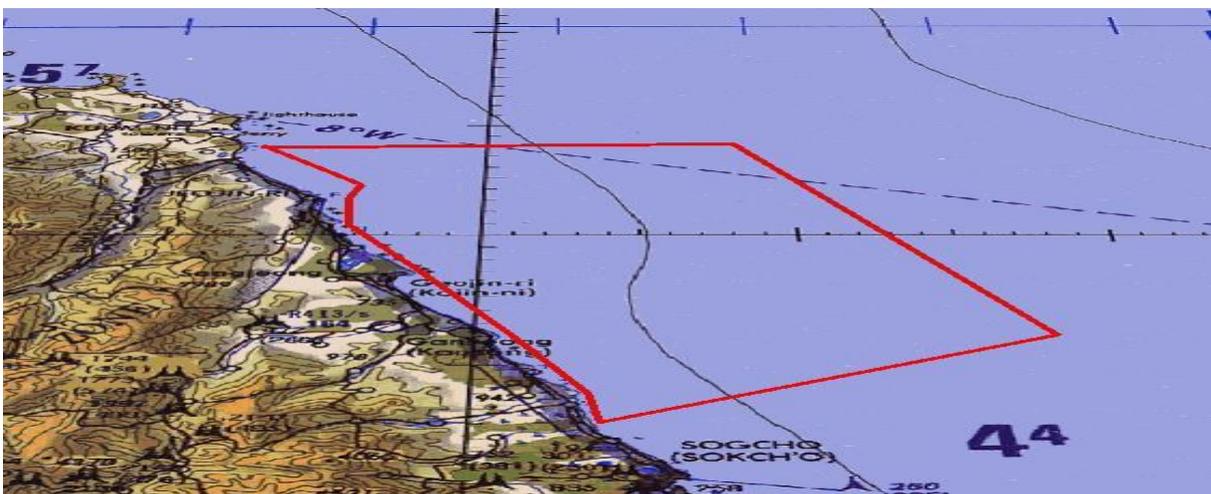


**Figure B-3. P-518 Korean Tactical Zone East**



양식 나-2. P518 한국전술지대 서부

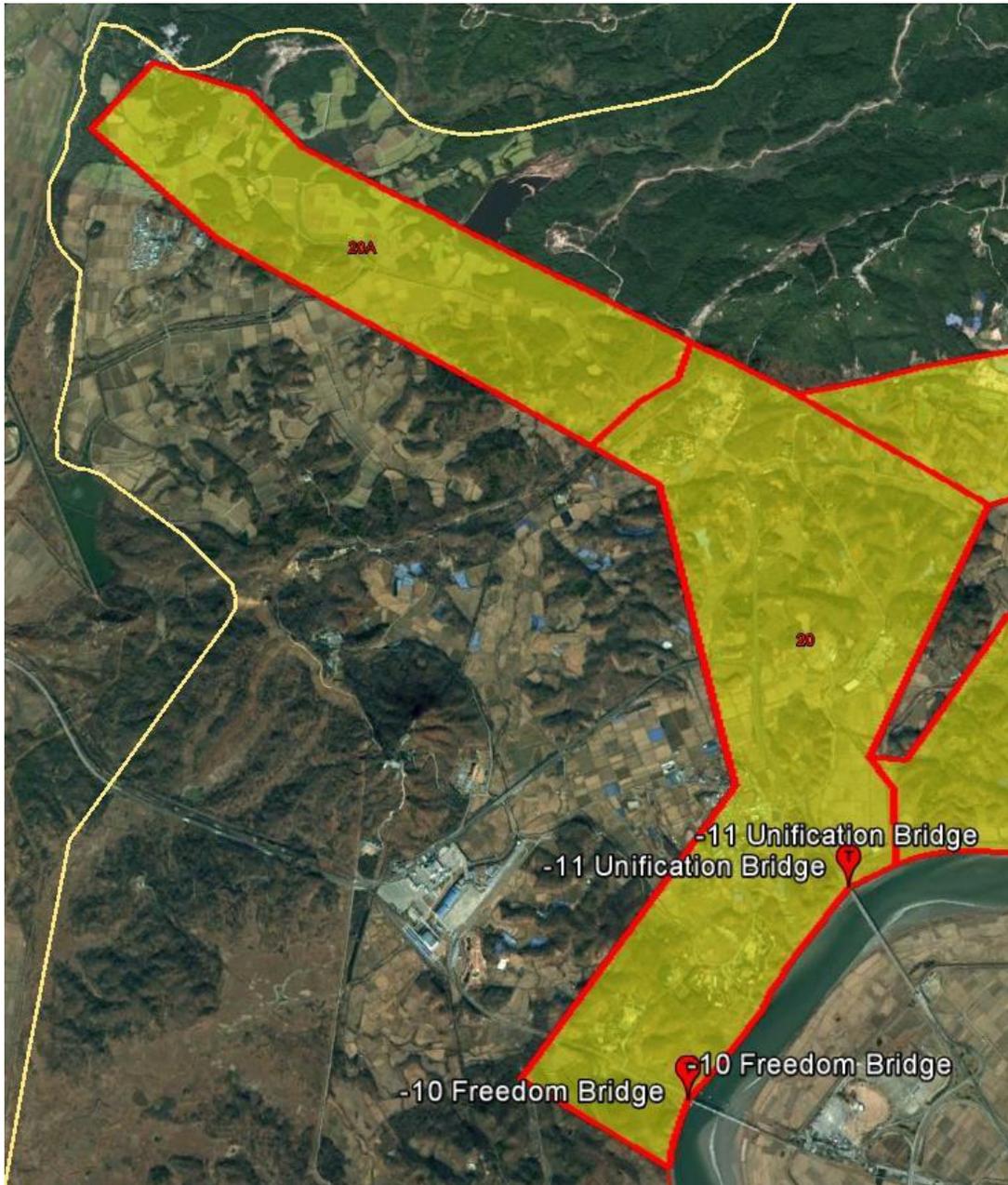
나. (RK) P518 한국전술지대 동부. 고도는 지표로부터 무제한이다. (RK)P518 한국전술지대 서부는 다음 좌표(WGS-84)로 구성된다. 38°38'N 128°22'E (DH449763)에서 시작하여 38°38'N 128°38'E (DH680762), 38°22'N 128°47'E (DH811465), 38°16'N 128°33'E (DH606355)으로 이어진다. 계속해서 동쪽해안선을 따라 북쪽으로 이어져 원점으로 이어진다. 이 지역에서의 비행은 한국전술지대 비행 규칙이 적용되고 해당지역은 중앙항공통제소에서 통제한다.



양식 나-3. P518 한국전술지대 동부

**B-3. Military Armistice Commission Headquarters Area (MACHA)**

---

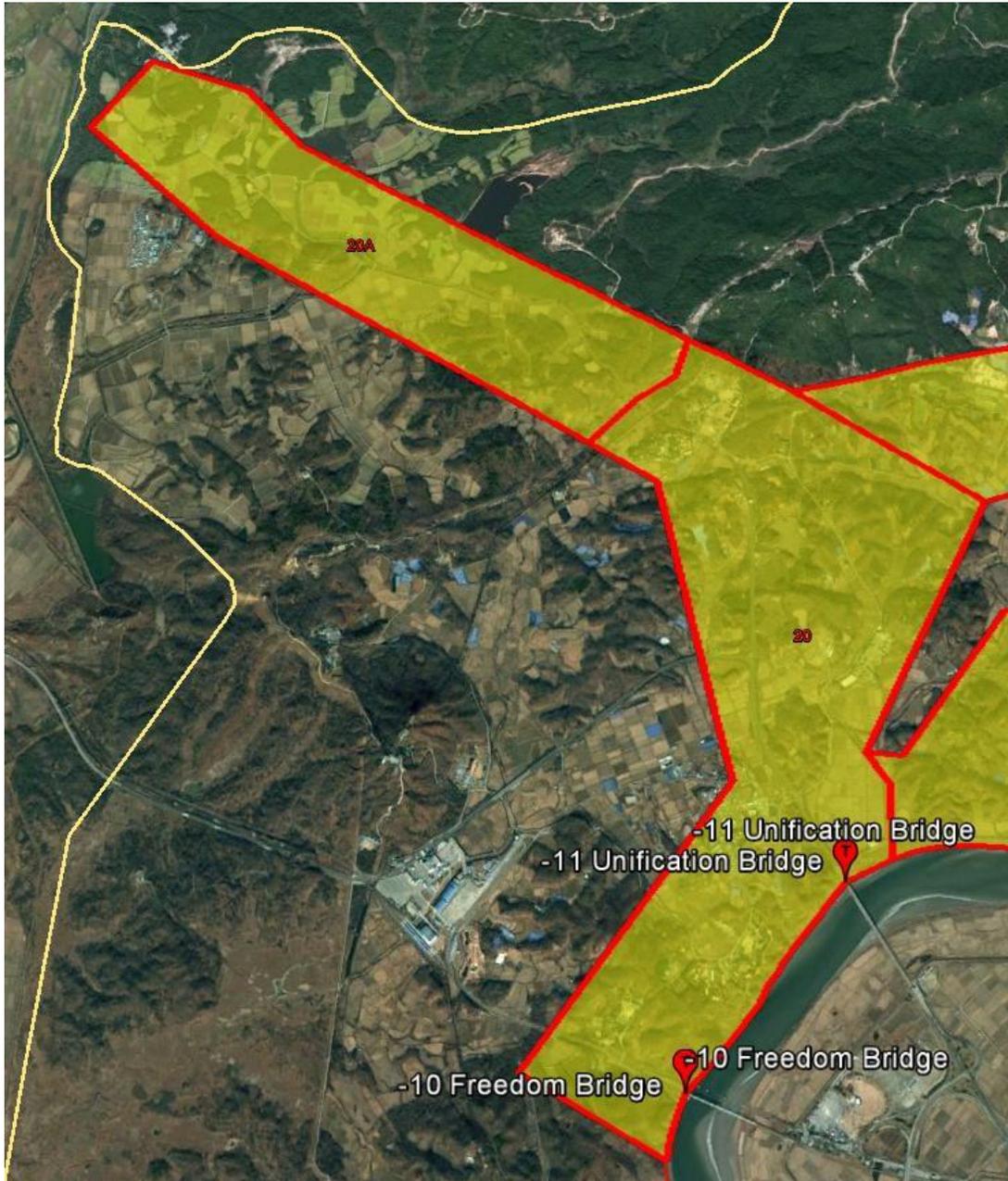


**Figure B-4. Corridor 20 to MACHA**

---

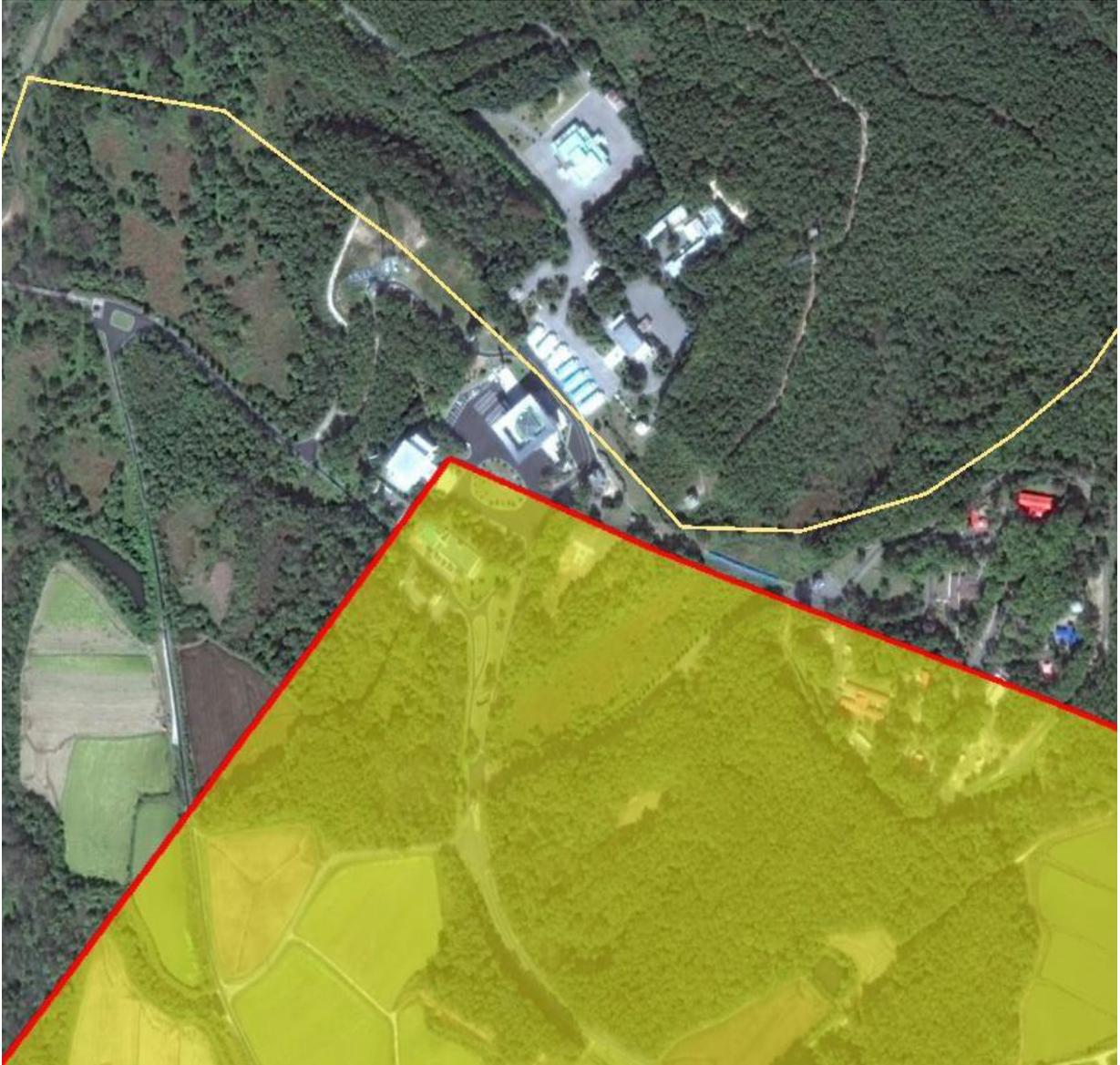
나-3. 군사정전위본부구역 (MACHA)

---



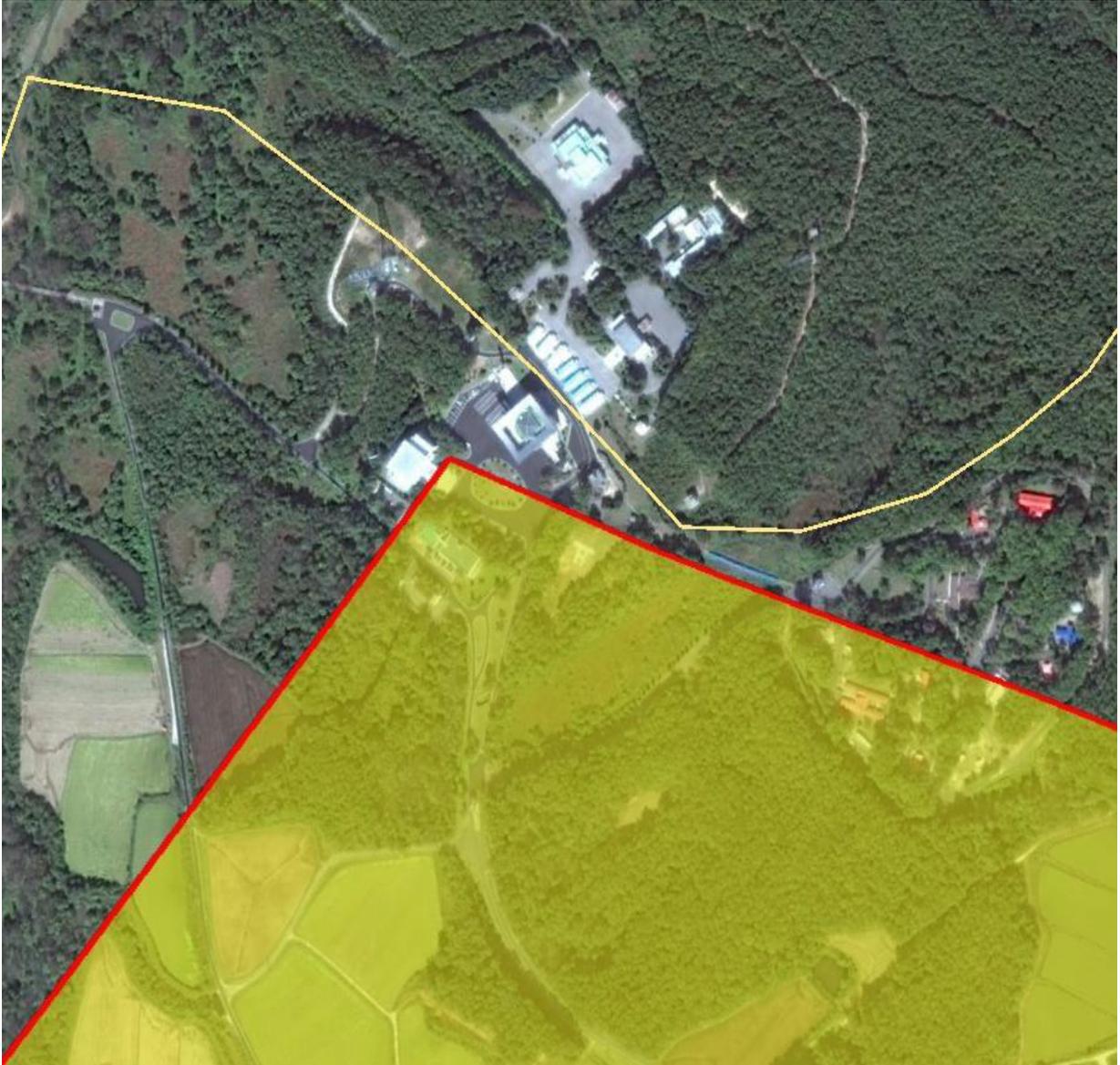
양식 나-4. 회랑 20 - MACHA

---



**Figure B-5. MACHA**

---



양식 나-5. MACHA

**B-4. HDTA**

High Density Training Area (HDTA). An area geographically defined for intensified low level flight training by ROK/U.S. helicopters.

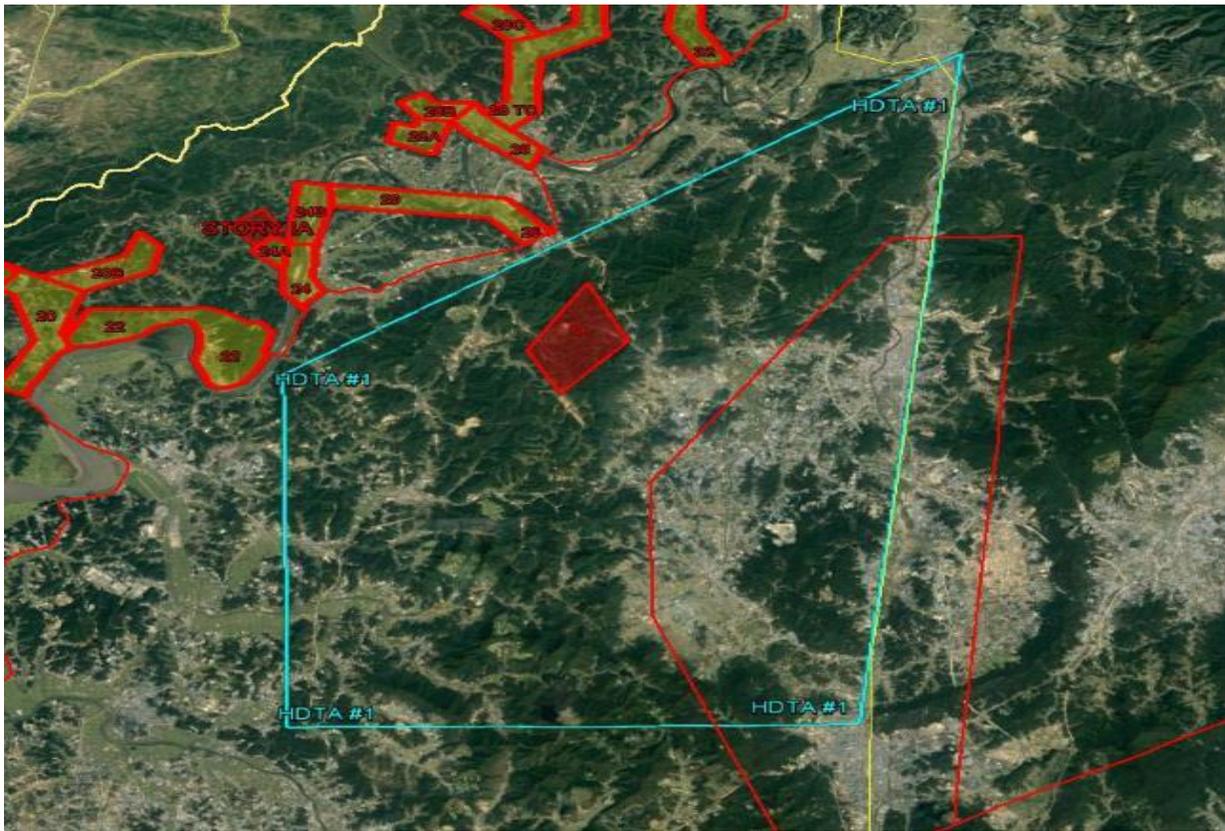
a. HDTA #1.

(1) **Eastern Boundary:** From North of Uijongbu (CG261807) north along the (RK) P518 S/T line to vicinity of G-219 (CG243977) and the bridge across the Imjin River (CH246087).

(2) **Northern Boundary:** Southwest along line CH241068 - CH180027 - CH156012 - CG088967.

(3) **Western Boundary:** South along line CG088928 - CG088894 - CG088828 - CG088807.

(4) **Southern Boundary:** East along line CG133807 - CG218807 - CG261807.



**Figure B-6. HDTA #1**

#### 나-4. 고밀도훈련지역 (HDTA)

고밀도훈련지역은 한·미 헬기의 저고도 훈련을 위해 지정된 지역이다.

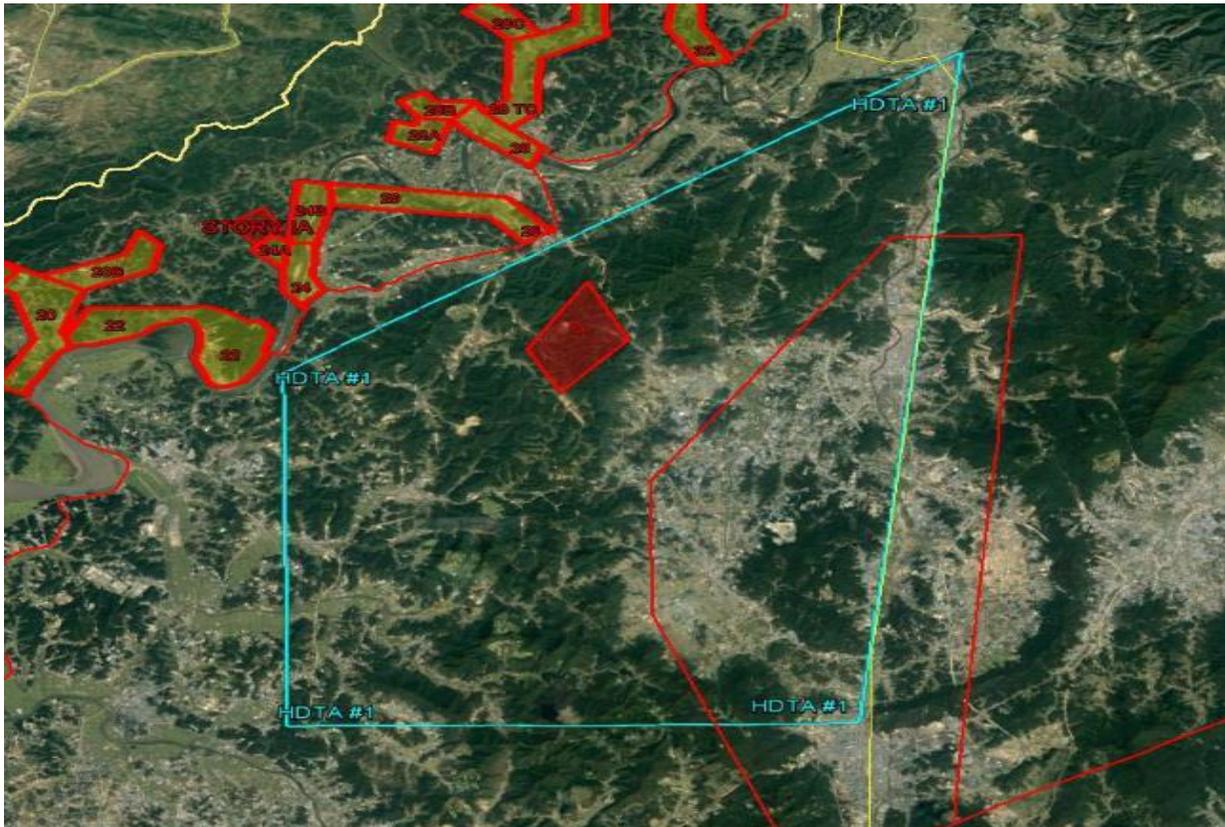
가. HDTA #1.

(1) 동쪽 경계: 의정부 북쪽(CG261807) 에서부터 (RK) P518 S/T 선 북쪽을 따라 G-219 (CG243977) 부근으로 이어지며 임진강을 가로지르는 교량 (CH246087) 까지 이어진다.

(2) 북쪽 경계: CH241068 - CH180027 - CH156012 - CG088967 을 따라서 남서쪽으로 이어진다.

(3) 서쪽 경계: CG088928 - CG088894 - CG088828 - CG088807 을 따라서 남쪽으로 이어진다.

(4) 남쪽 경계: CG133807 - CG218807 - CG261807 을 따라 동쪽으로 이어진다.



양식 나-6. HDTA #1

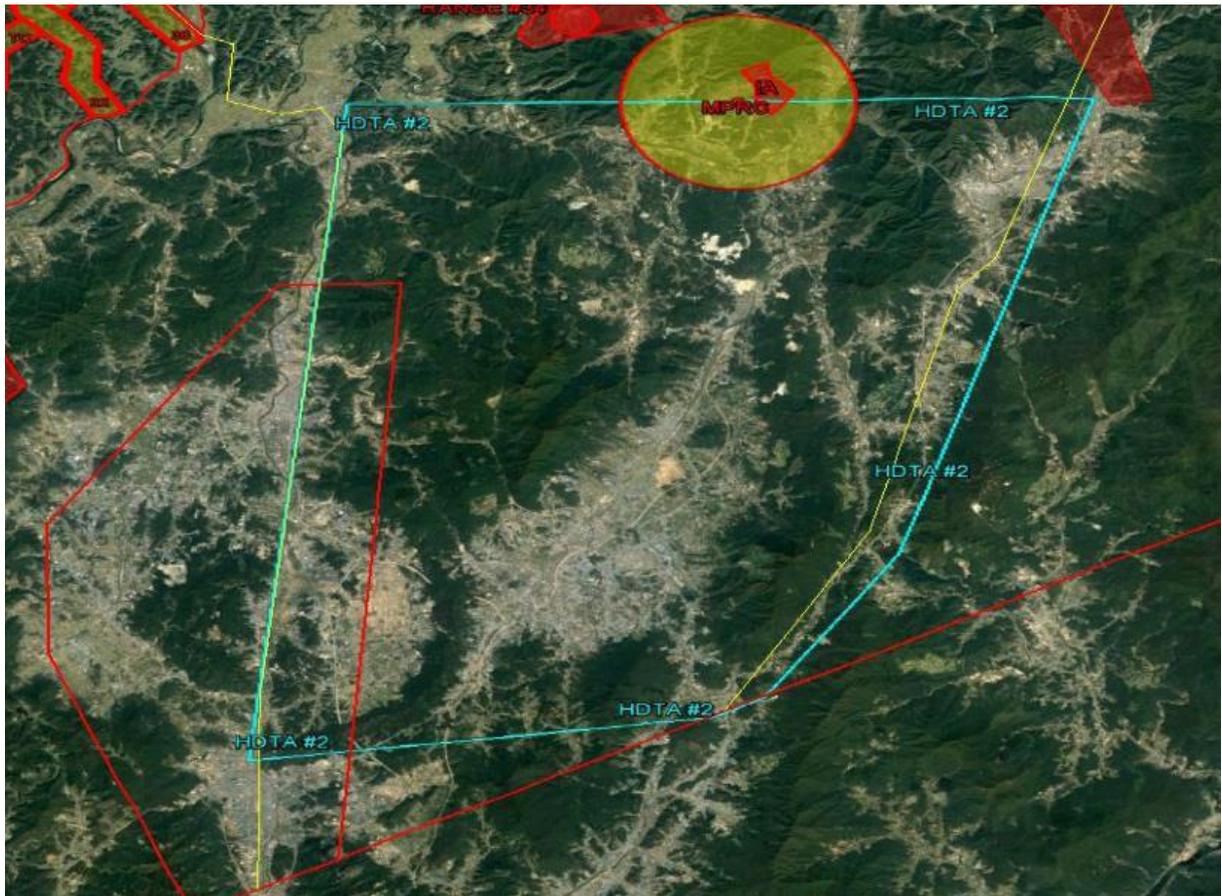
b. HDTA #2.

(1) **Southern Boundary:** From North of Uijongbu (CG261807) northeast along line CG372821 - CG428848 – CG461865.

(2) **Eastern Boundary:** CH566107 North along highway 391 to CH568107.

(3) **Northern Boundary:** West along line CH473107 - CH369107 - CH298107 - CH256087.

(4) **Western Boundary:** South along (RK) P-518 S/T boundary to CG243977 - CG261807.



**Figure B-7. HDTA #2**

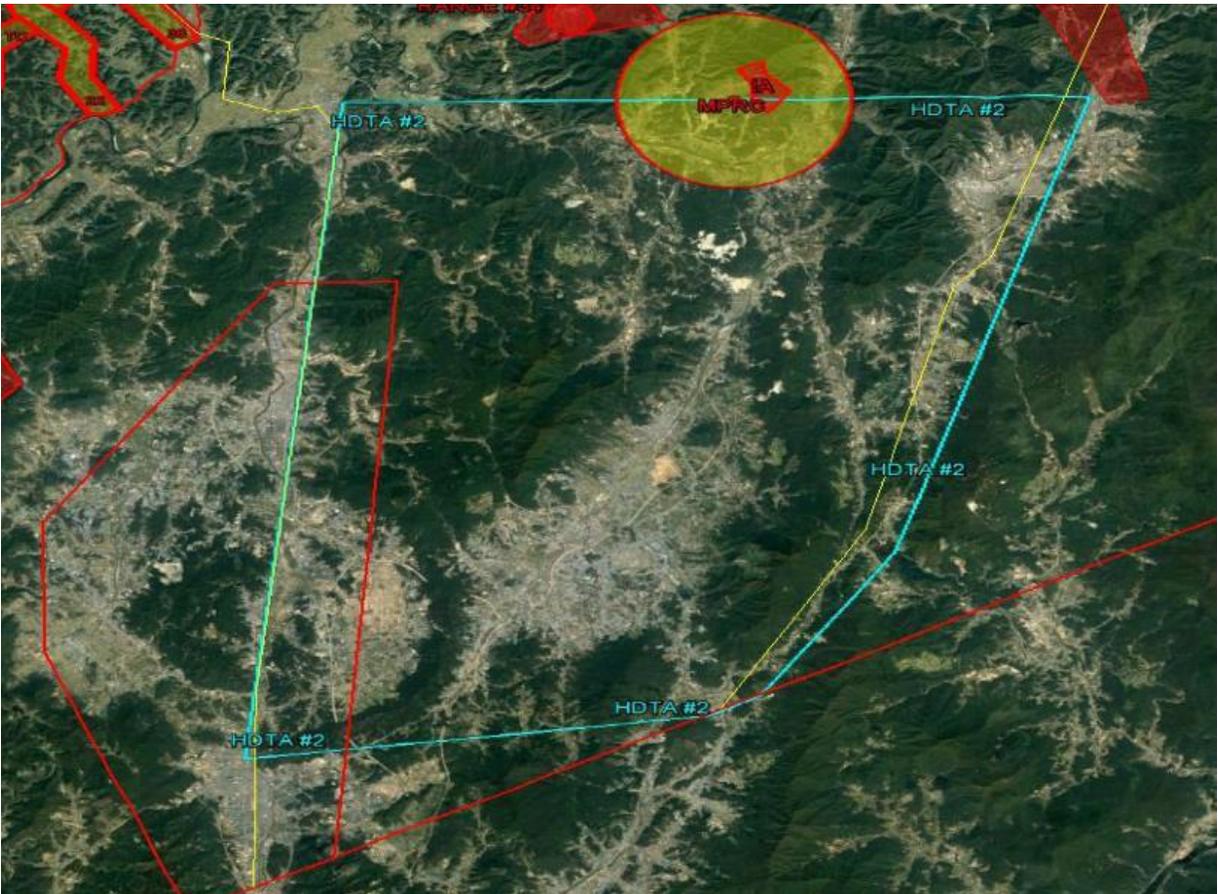
나. HDTA #2.

(1) 남쪽 경계: 의정부 북쪽으로부터 (CG261807)- CG372821 - CG428848 - CG461865 을 연해 북동쪽으로 이어진다.

(2) 동쪽 경계: CH566107 에서 시작해 391 번 국도 북쪽을 따라 CH568107 으로 이어진다.

(3) 북쪽 경계: CH473107 - CH369107 CH298107 - CH256087 을 따라 서쪽으로 이어진다.

(4) 서쪽 경계: (RK) P-518 S/T 선과 CG243977 을 지나 CG261807 을 따라 남쪽으로 이어진다.



양식 나-7. HDTA #2

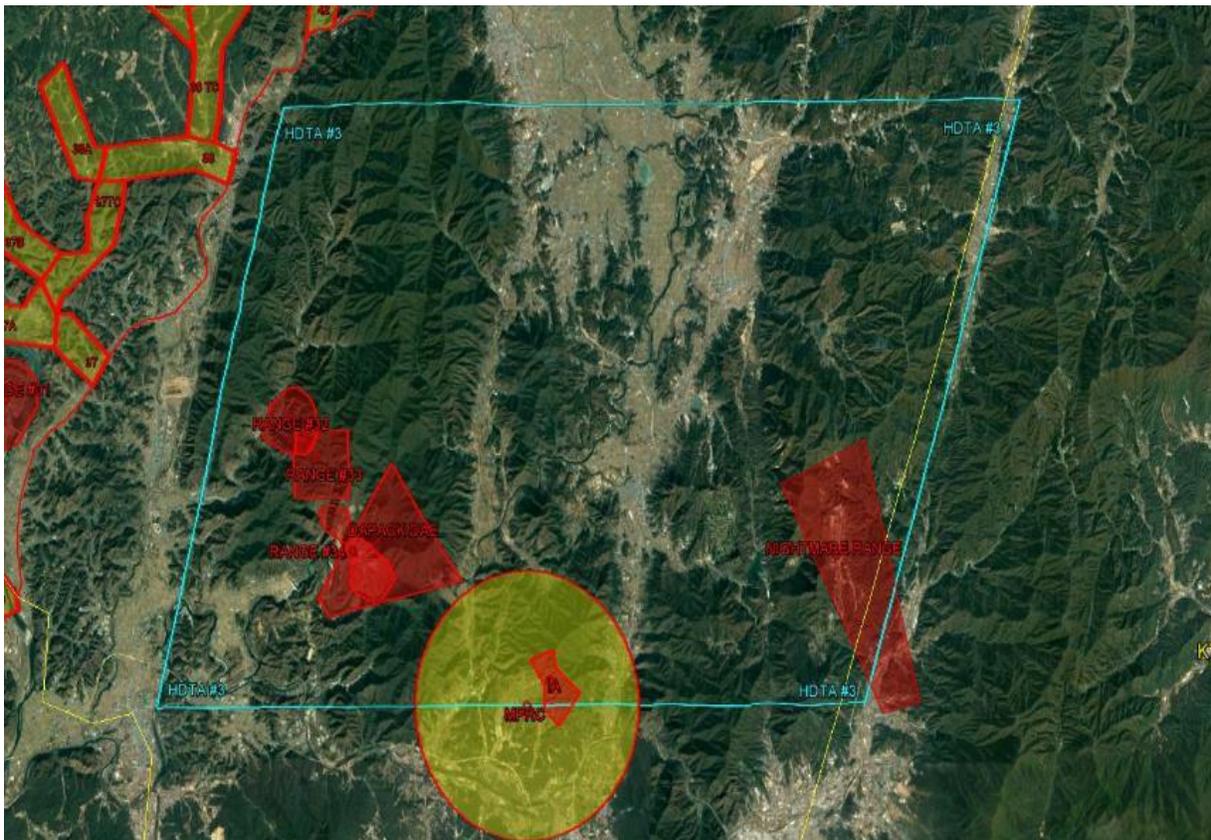
c. HDTA #3.

(1) **Southern Boundary:** From CH256087 east along line CH298107- CH369107- CH 473107.

(2) **Eastern Boundary:** North along highway 391 to CH623287.

(3) **Northern Boundary:** West along line CH546287 - CH482287 - CH448287 - CH359287.

(4) **Western Boundary:** South along line CH349255 - CH320172 - CH298107.



**Figure B-8. HDTA #3**

---

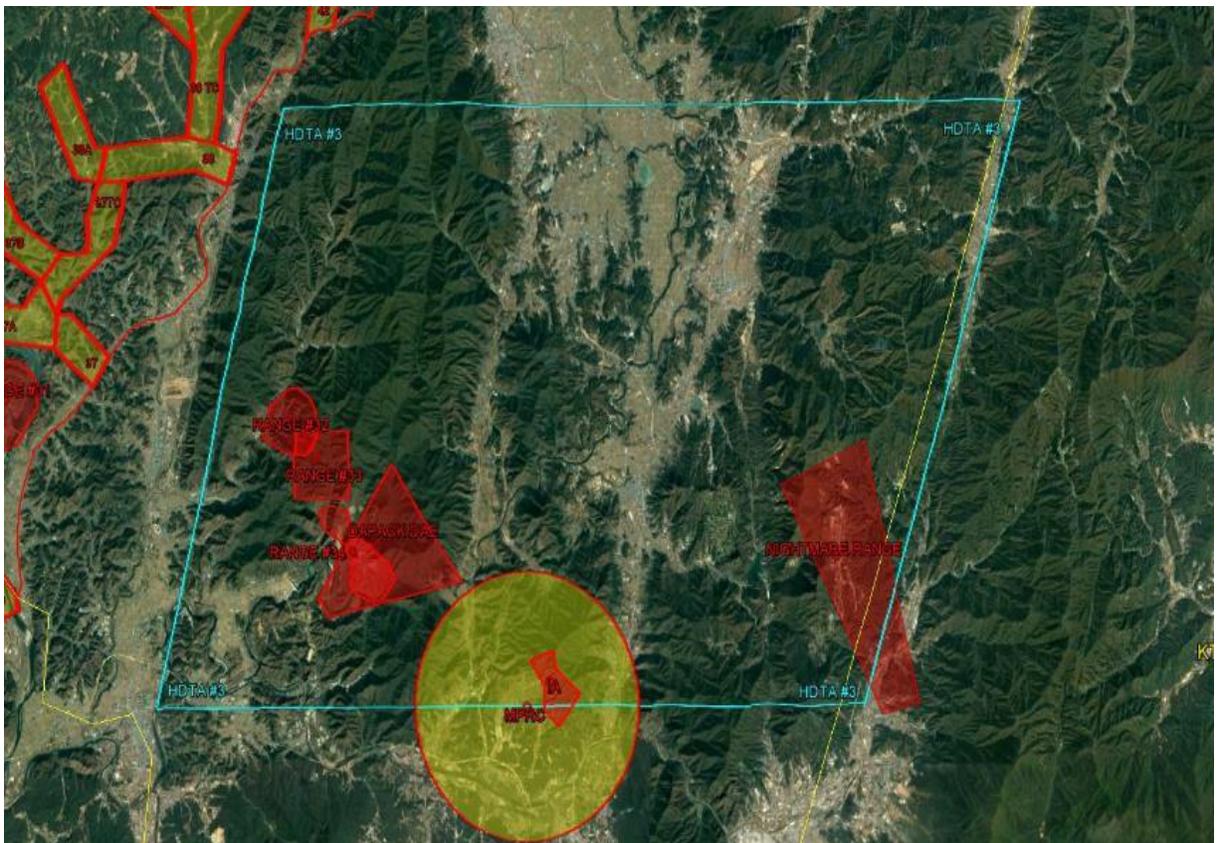
다. HDTA #3.

(1) 남쪽 경계: CH256087 에서 시작해 CH298107- CH369107- CH 473107 을 따라 동쪽으로 이어진다.

(2) 동쪽 경계: 391 번 국도를 따라 북쪽으로 이어져 CH623287 으로 이어진다.

(3) 북쪽 경계: CH546287 - CH482287 - CH448287 - CH359287 을 따라 서쪽으로 이어진다.

(4) 서쪽 경계: CH349255 - CH320172 - CH298107 을 따라 남쪽으로 이어진다.



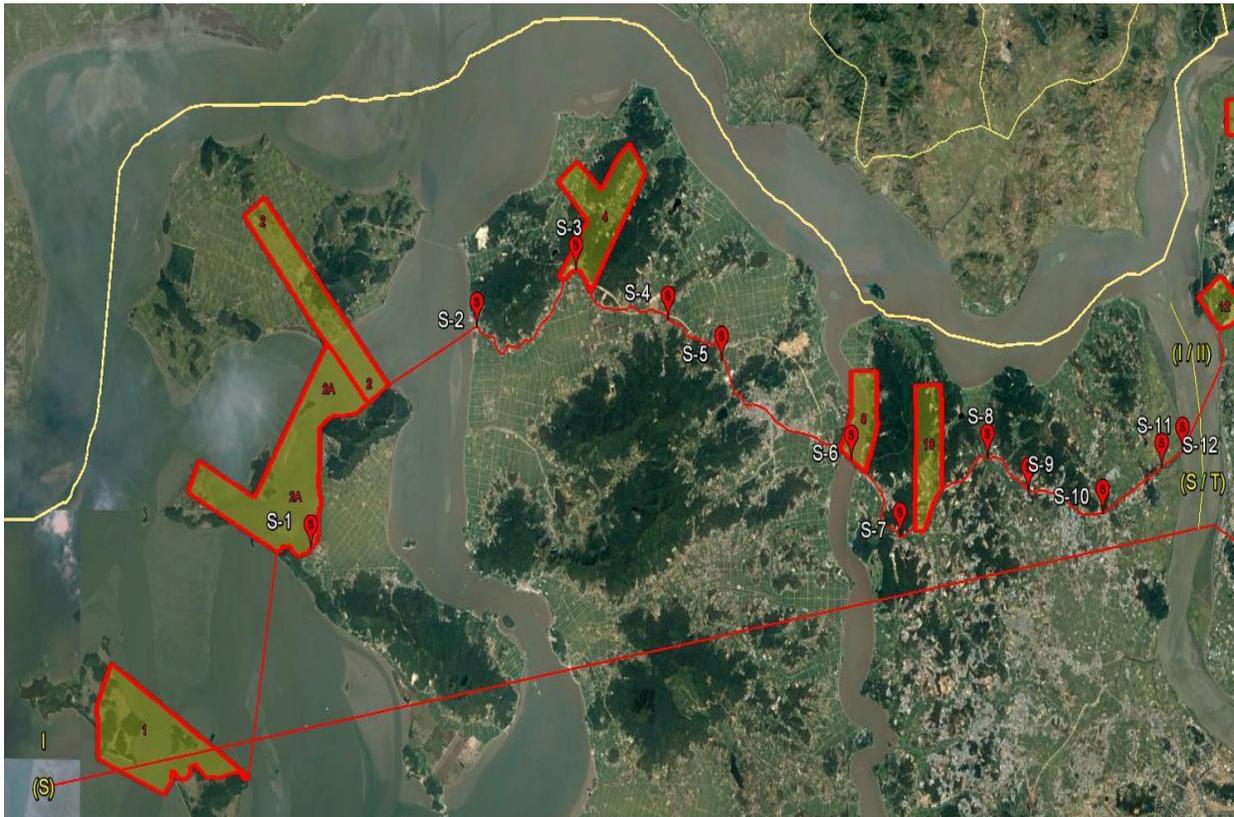
양식 나-8. HDTA #3

**Appendix C**  
**Sectors of Interest in the (RK) P518 Tactical Zone**

**C-1. Sector S**

	<b>Location</b>
a. H-104	BG 7411 8048.
b. G-107	BG 8488 7706.
c. NFL Corridor 1-10	Refer to App D.

The southern boundary starts in the western coast at BG 5004 7076 and extends east to BG 95808 76911. The boundary between Sector S and T starts at BG 95236 76834, and proceeds north along the center of the Han River to the NFL at BG 95379 80095. The boundary line continues north to SLL at BG 9430 8330; dividing area 1 (to the west) from area 2 (to the east).



**Figure C-1. Sector S**

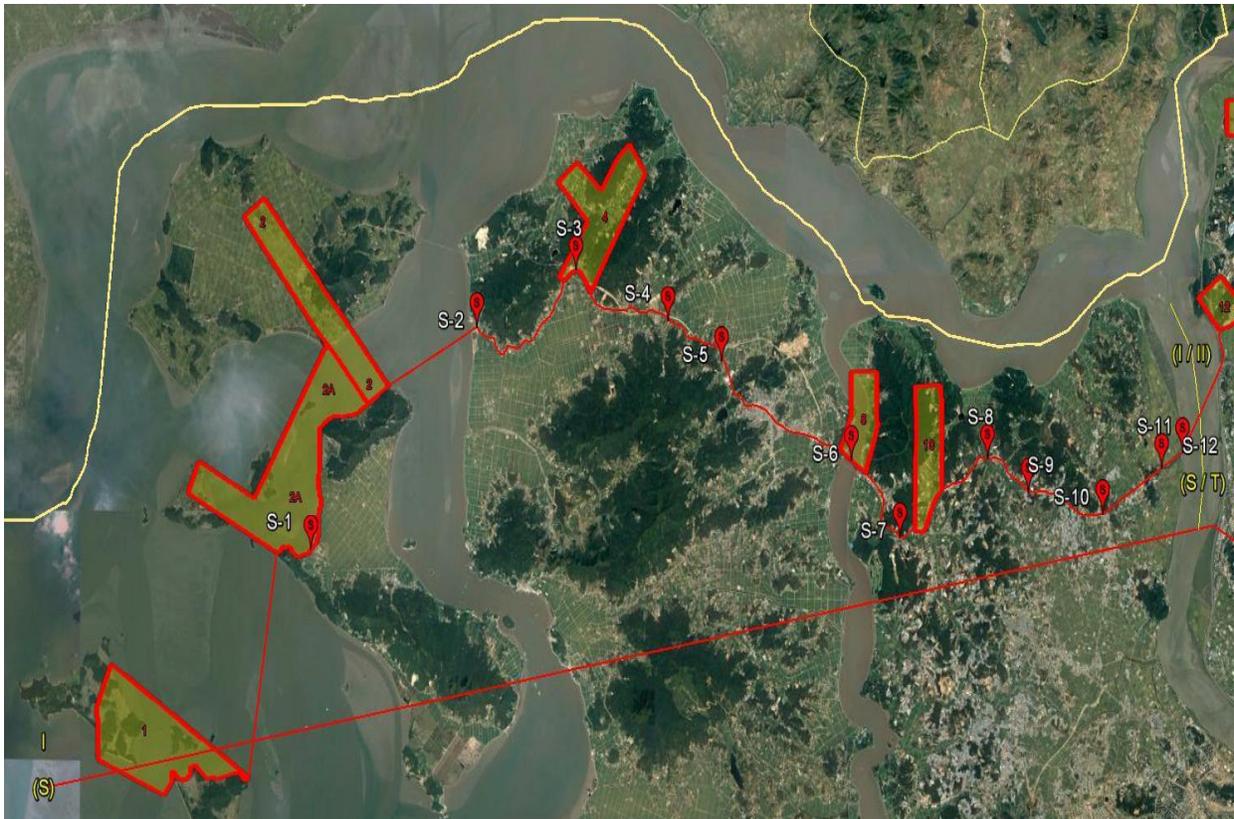
부록 '다'

(RK)P518 한국전술지대구분 / 관심구역

다-1. S 구역

	위치
가. H-104	BG 7411 8048.
나. G-107	BG 8488 7706.
다. 비행금지선 공중회랑 1-10	참조 부록 '라'.

남쪽경계선은 서해안 BG 5004 7076 에서 시작하여 동쪽 BG 95808 76911 으로 이어진다. S 구역과 T 구역 사이의 경계선은 BG 95236 76834 에서 시작하여 한강의 중심부를 따라 북쪽으로 이어져 BG 95379 80095 에서 만난다. 경계선은 계속 북쪽으로 진행하여 남방한계선과 BG 9430 8330 에서 만나며, 경계선의 서쪽은 구역 1, 동쪽은 구역 2 로 나뉜다.



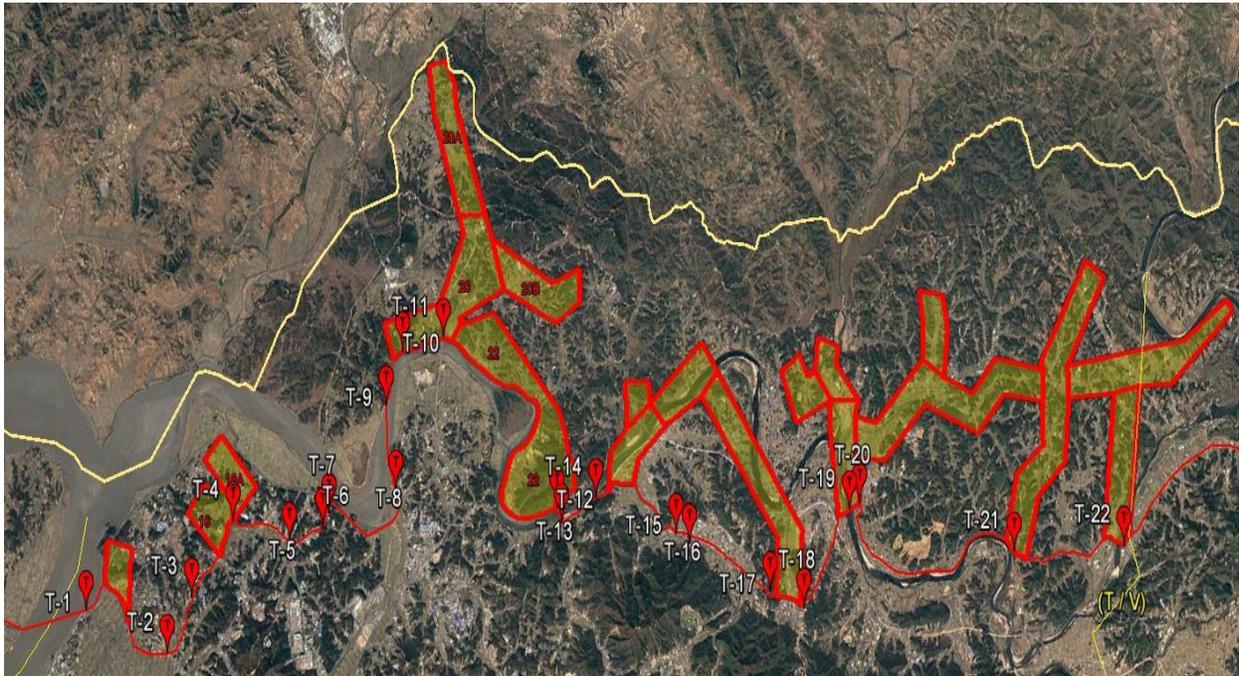
양식 다-1. S 구역

**C-2. Sector T**

**Location**

- a. G-222 CG 2328 8900.
- b. 5 Route Refer to ROK/US FLIP.
- c. 17 Route Refer to ROK/US FLIP.
- d. NFL Corridor 12-36 Refer to App D.

Starts on the eastern boundary of Sector S at BG 95236 76834 and extends eastwards to BG 95808 76905 and to CG 13229 67240 and CG 27842 74732. The boundary between Sector T and V starts at CG 27842 74732 and proceeds north along the highway 3 to CP17D CG 27984 83650 then north along route 17 to 17H CH 30540 05905 then to CH 30995 09622. The boundary then proceeds NW to CH 30300 10887, then W to CH 28900 10600 then W to G-226 CH 27075 11245, north to CH 27315 13853, and to the SE corner of corridor 36 CH 2577 1485 following the Imjin River and dividing area 2 (to the west) from area 3 (to the east) at CH 2131 2022 where it meets with the southern limit line north of corridor 36.



**Figure C-2. Sector T**

다-2. T 구역

위치

가. G-222

CG 2328 8900.

나. 5 번 항로

참조 한/미육군 FLIP.

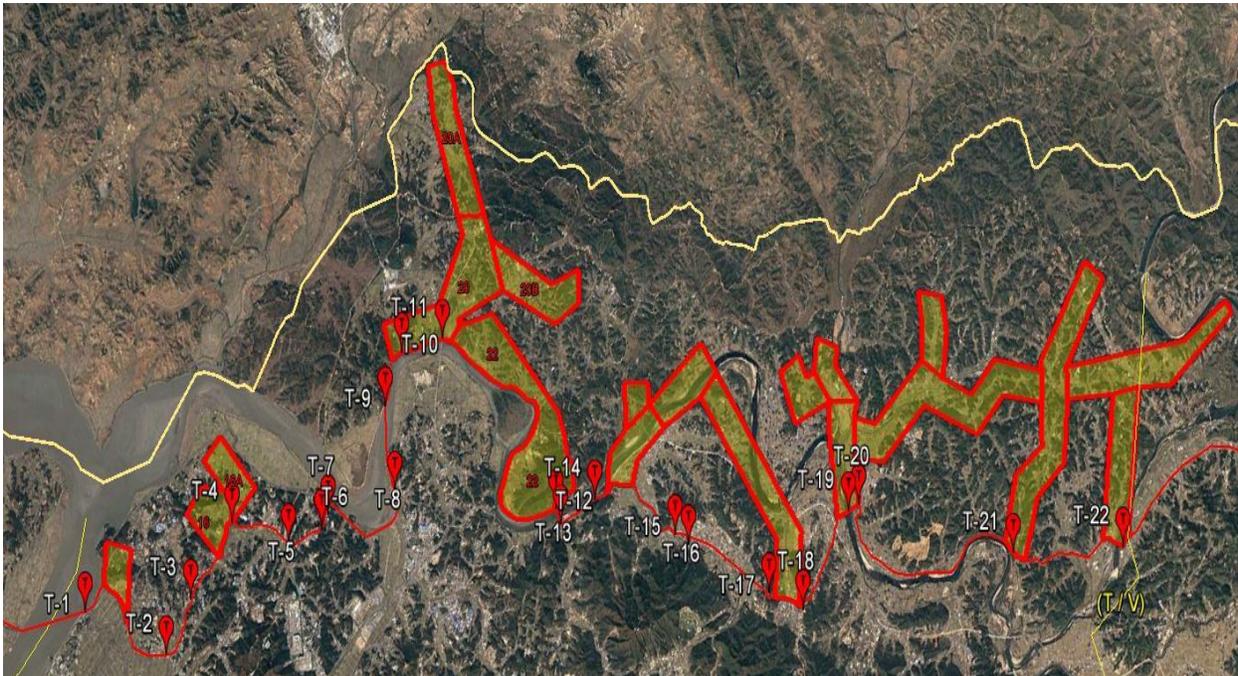
다. 17 번 항로

참조 한/미육군 FLIP.

라. 비행금지선 공중회랑 12-36

참조 부록 '라'.

S 구역의 동쪽 경계선상의 BG 95236 76834 에서 시작하여 동쪽으로 BG 95808 76905 와 CG 13229 67240, CG 27842 74732 로 이어진다. T 구역과 V 구역 사이의 경계선은 CG 27842 74732 에서 시작하여 3 번 국도를 따라 체크포인트 17D(CG 27984 83650)까지 북쪽으로 진행한 뒤, 17 번 항로를 따라 17H(CH 30540 05905)를 지나 CG 30995 09622 까지 진행한다. 그 이후 북서쪽으로 CH 30300 10887 까지, 이후 서쪽으로 CH 28900 10600 까지, 이후 G-226 비행장 서쪽 CH 27075 11245 로 이어진 뒤, CH 27315 13853 까지 북쪽으로, 이후 36 번 회랑의 남동쪽 끝단(CH 26172 14342)까지 이어진다. 경계선은 36 번 회랑 이북 동쪽 경계선을 따라 CH 2577 1485 지점에서 북쪽으로 임진강을 따라 계속되어 남방 한계선과 만나는 CH 2131 2022 지점에서 서쪽을 구역 2, 동쪽을 구역 3 으로 구분한다.



양식 다-2. T 구역

### C-3. Sector V

	<b>Location</b>
a. MPRC (center mass)	CG 4343 1064.
b. Camp Mobile (H-220)	CG 2910 9870.
c. Nightmare Range (center mass)	CH 5566 1506.
d. Pochon Noise Abatement Area	CG 4179 9573.
e. Chorwon Valley	CH 4679 2573.
f. G-219	CG 2490 9760.
g. G-231	CH 5660 1000.
h. 19 Route	Refer to ROK/U.S. FLIP.
i. 25 Route	Refer to ROK/U.S. FLIP.
j. NFL Corridor 37-52	Refer to App D.
k. MPRC Route	Refer to ROK/U.S. FLIP.

Starts on the eastern boundary of Sector T at CG 27842 74732 and extends eastwards to CG 43818 82888. The boundary between Sector V and W starts at CG 43818 82888 and continues north along route 25 passing G231 and 25O (Intersection CH 63493 33685) and continues north to CH 63443 34394 and then meets the NFL at an intersection CH 63848 35393. The boundary line continues north to divide area 3 from 4 via, CH 6416 3626, CH 6401 3750, and then following the western boundary of corridor 56 past CH 6430 3900 (NW corner of corridor 56), CH 6477 3962, then terminating at the SLL at CH 6457 4016.



**Figure C-3. Sector V**

### 다-3. V 구역

	위치
가. 다용도사격장 (중앙지점)	CG 4343 1064.
나. 모빌기지 (H-220)	CG 2910 9870.
다. 나이트메어사격장 (중앙지점)	CH 5566 1506.
라. 포천 소음감소지역	CG 4179 9573.
마. 철원계곡	CH 4679 2573.
바. G-219	CG 2490 9760.
사. G-231	CH 5660 1000.
아. 19 번 향로	참조 한/미육군 FLIP.
자. 25 번 향로	참조 한/미육군 FLIP.
차. 비행금지선 공중회랑 37-52	참조 부록 '라'.
카. MPRC 향로참조	참조 한/미육군 FLIP.

T 구역의 동쪽 경계선 지역인 CG 27842 74732 에서 시작하여 동쪽으로 CG 43818 82888 까지 이어진다. V 구역과 W 구역 사이의 경계는 CG 43818 82888 에서 시작하여 향로 25 를 따라 북쪽으로 진행하여 G-23 과 체크포인트 250 (교차로 CH 63493 33685) 을 지나 CH 63443 34394 북쪽으로 이어지며 CH 63848 35393 교차선에서 비행금지구역과 맞닿는다. 경계선은 북쪽으로 계속되어 CH 6416 3626, CH 6401 3750 을 통해 구역 3 과 구역 4 를 구분하고 CH 6430 3900(회랑 56 번 북서쪽 모서리)을 지나 회랑 56 번 서쪽면을 따라 남방한계선 CH 6457 4016 까지 이어진다.

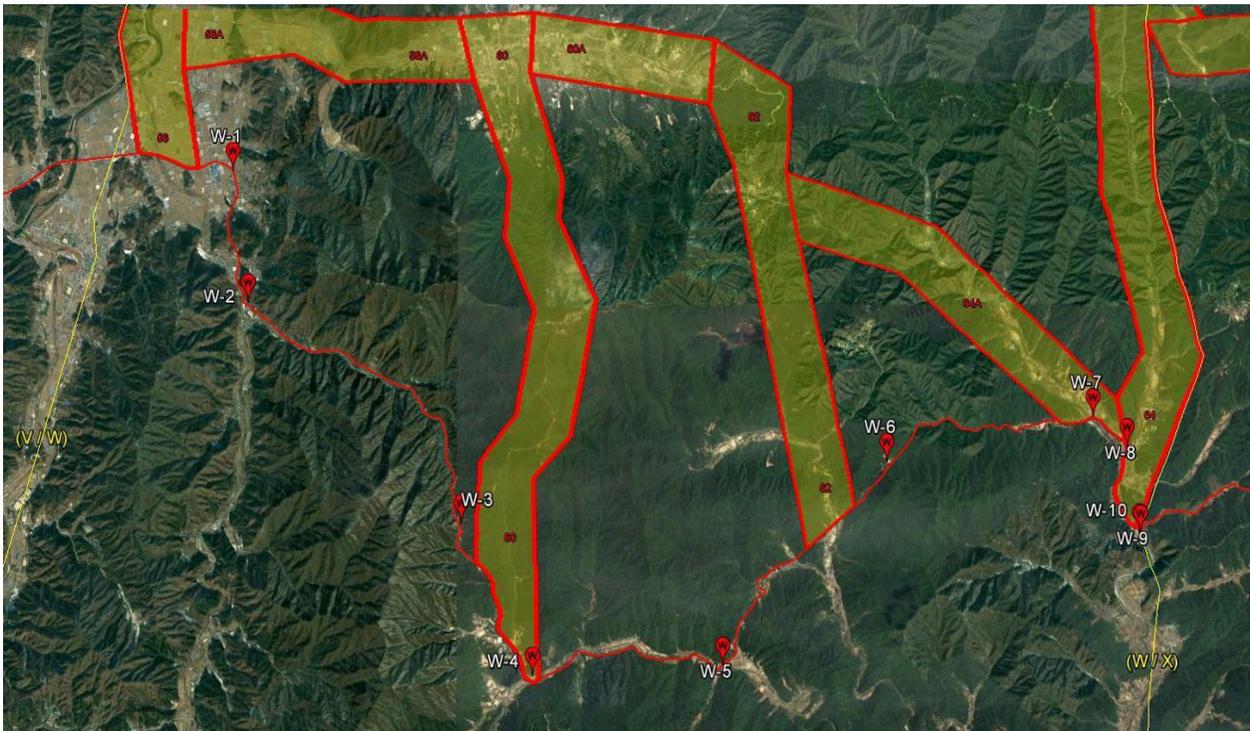


양식 다-3. V 구역

### C-4. Sector W

	<b>Location</b>
a. G-313	CH 8480 2010.
b. G-314	CH 8970 2200.
c. G-317	CH 8240 3060.
d. 65 Route	Refer to ROK/U.S. FLIP.
e. 25 Route	Refer to ROK/U.S. FLIP.
f. NFL Corridor 56-64	Refer to App D.

Starts on the eastern boundary of Sector V at CG 43818 82888 and extends east to CH 82881 02955 and CH 83164 02991. The boundary between Sector W and X starts at CH 82984 02968 and continues north on route 65 until reaching 90G, then N on route 35 to 35E, then to the NFL at the Masan Bridge intersection north of a Gas Station (CH 83225 28603). The boundary line continues north along the eastern edge of corridor 64 to CH 84400 31620, CH 83500 34700, CH 83400 37310, CH 8356 3820, CH 8330 3892, CH 8280 3921, CH 8272 4004, CH 8265 4092, CH 8328 4120 to the SLL at CH 83428 41607.

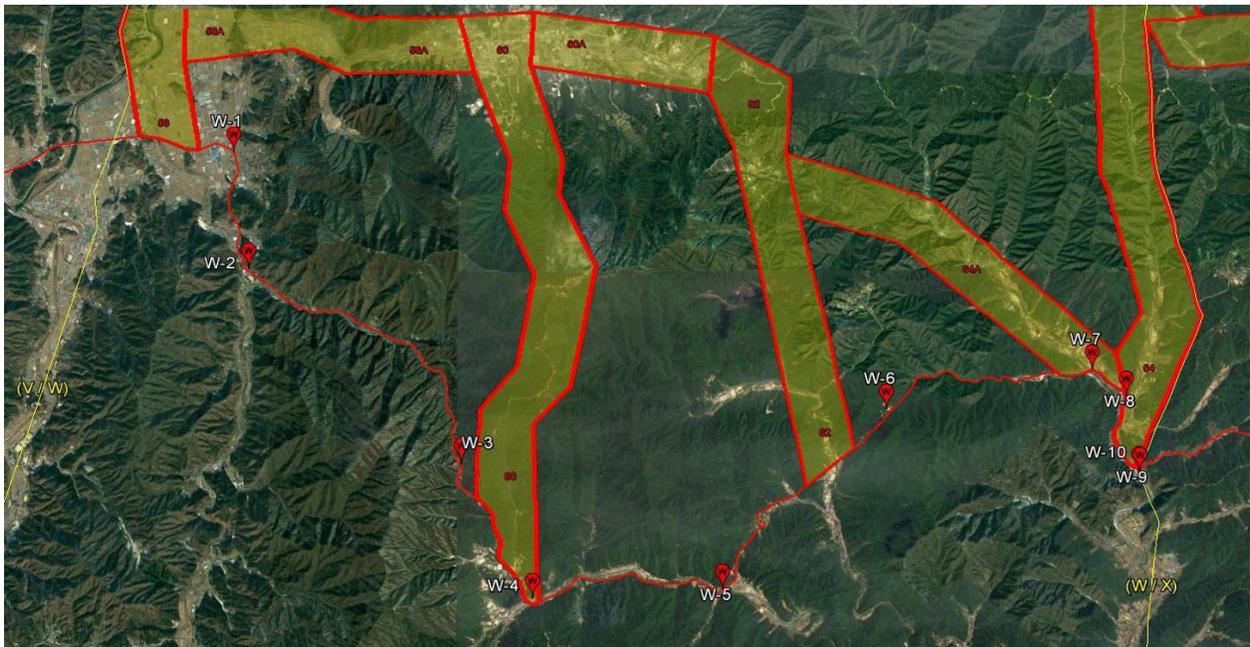


**Figure C-4. Sector W**

다-4. W 구역

	위치
가. G-313	CH84802010.
나. G-314	CH89702200.
다. G-317	CH82403060.
라. 65 번 항로	참조 한/미육군 FLIP.
마. 25 번 항로	참조 한/미육군 FLIP.
바. 비행금지선 공중회랑 56-64'	참조 부록 '라'.

V 구역의 동쪽경계선 지역인 CG 43818 82888 에서 시작하여 동쪽으로 CH82881 02955 와 CH 83164 02991 까지 이어진다. W 구역과 X 구역 사이의 경계는 CH 82984 02968 에서 시작하여 65 번 항로를 따라 북쪽으로 체크포인트 90G 까지 북쪽으로 이어지고, 체크포인트 35E 까지 35 번 항로를 따라 북쪽으로, 그리고 주유소 북쪽 마산교 삼거리 (CH 83225 28603)에서 비행금지선과 만난다. 경계선은 64 번 회랑의 동쪽경계를 따라 북쪽으로 계속되어 CH 84400 31620, CH 83500 34700, CH 8356 3820, CH 8330 3892, CH 8280 3921, CH 8272 4004, CH 8265 4092, CH 8328 4120 을 거쳐 북쪽으로 CH 83400 37310 까지 진행된다. 이후 계속해서 북쪽방향으로 CH 83300 38920 에서 도로를 따라 북쪽으로 진행하여 CH 83428 41607 까지 남방한계선과 이어진다

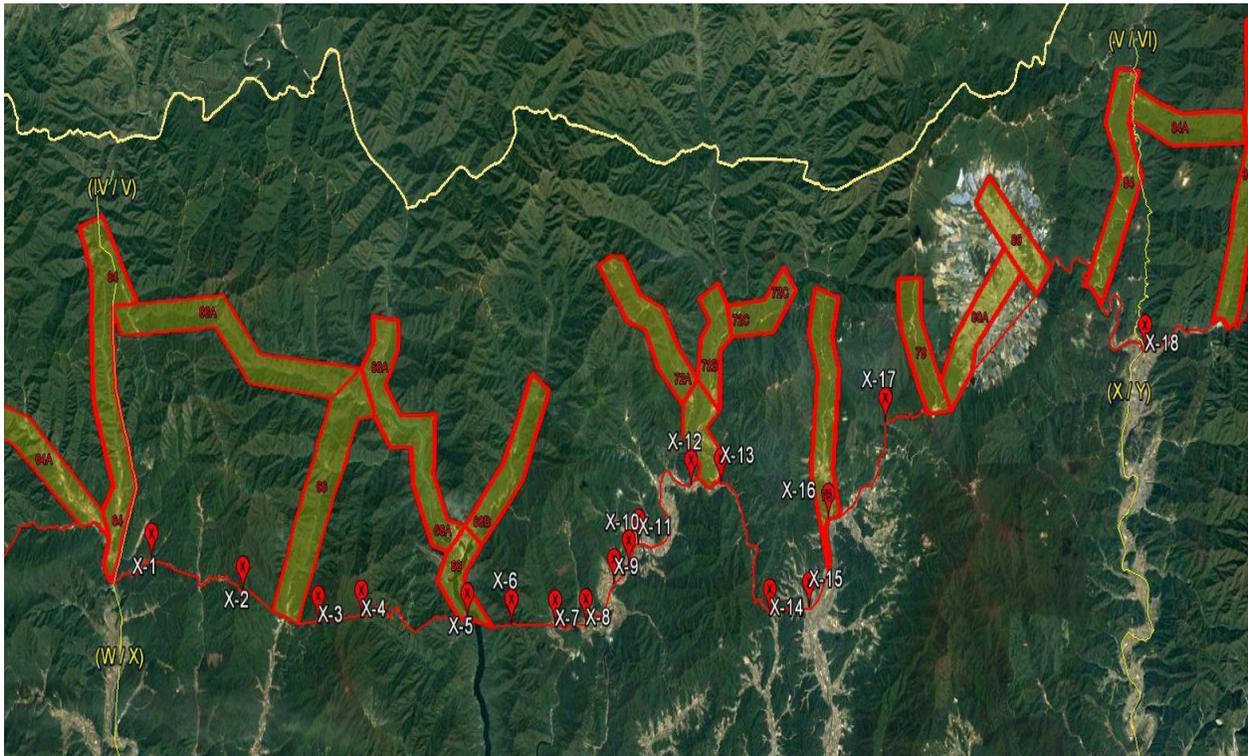


양식 다-4. W 구역

**C-5. Sector X**

	<b>Location</b>
a. G-404	DH 1110 1600.
b. G-406	DH 1320 2170.
c. NFL corridor 66-84	Refer to App D.

Starts on the eastern boundary of Sector W at CH 82984 02972 and extends east to DH 23693 08616. The boundary between Sector X and Y starts at DH 23693 08616 and continues NW along route 70 to 70O then DH 31077 20879 and then N to 90M. From 90M the boundary follows the Soyang River north to the NFL at Little Hill Intersection North Pyongchon Bridge DH 30992 35210. From the Little Hill Intersection, the boundary line continues northwest along highway 453 to DH 30668 35558 and follows a narrow road on the north to meet with the SLL at DH 30520 45285 dividing areas 5 and 6.



**Figure C-5. Sector X**

나-5. X 구역

위치

가. G-404

DH 1110 1600.

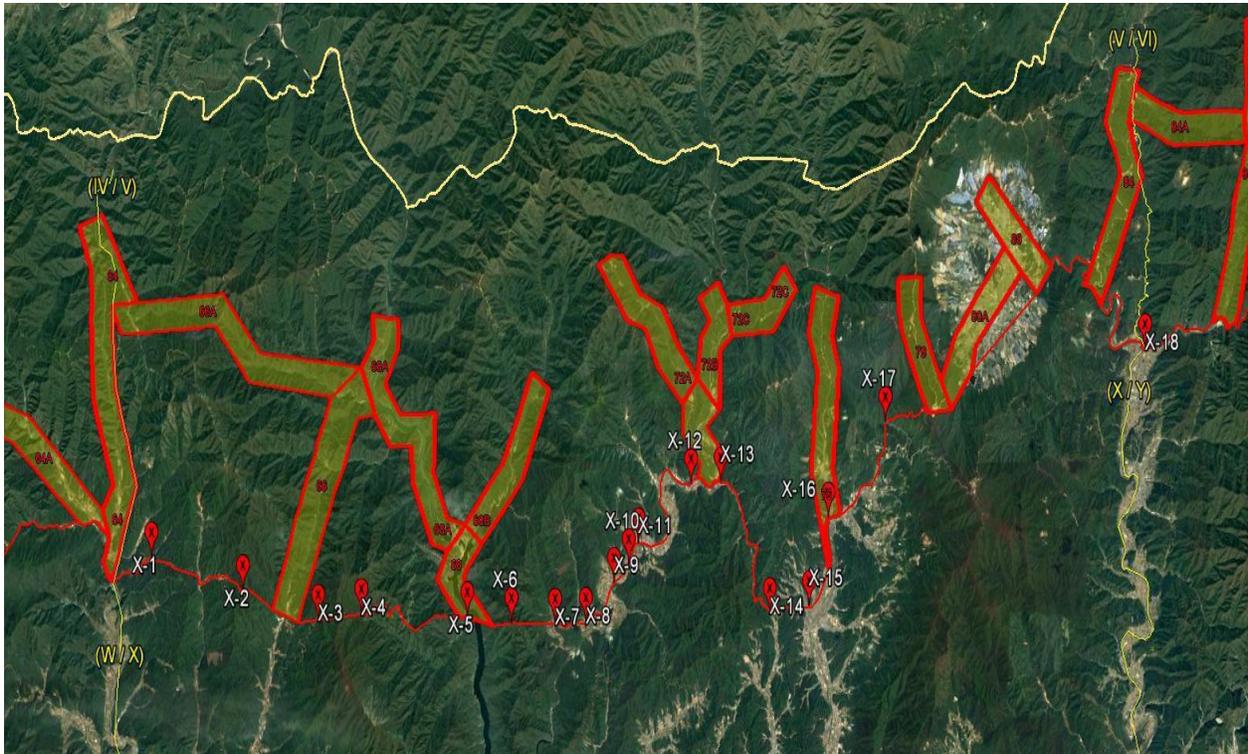
나. G-406

DH 1320 2170.

다. 비행금지선 공중회랑 66-84

참조 부록 '라'.

W 구역의 동쪽경계선 지역인 CH82984 02972 에서 시작하여 동쪽으로 DH23693 08616 까지 이어진다. X 구역과 Y 구역 사이의 경계는 DH23693 08616 에서 시작하여 70 항로를 따라 북서쪽으로 체크포인트 700, DH31077 20879 를 지나 체크포인트 90M 까지 북쪽으로 진행한다. 체크포인트 90M 부터 경계선은 소양강을 따라 북쪽으로 이어져 작은 고지 교차로 북단 평촌교 (DH 30992 35210)에서 비행금지선과 만난다. 경계선은 453 번 도로를 따라 북서쪽으로 이어지며 DH 30668 35558 에서 북쪽 좁은 도로를 따라 DH 30520 45285 에서 남방한계선을 만나 구역 5 와 구역 6 으로 구분한다.



양식 다-5. X 구역

## C-6. Sector Y

	Location
a. G-413	DH 5270 4840.
b. G-414	DH 2987 1783.
c. 70 Route	Refer to ROK/U.S. FLIP.
d. NFL Corridor 84B-92	Refer to App D.
e. C-423	DH65102240.

Starts on the eastern boundary of Sector X at DH 23693 08616, extends NE to DH 57602 13322, DH 59102 20711, and DH 6498 2808. The boundary of Sector Y starts from DH 6498 2808, extends north along the eastern coastline past the SE corner of corridor 92 (DH5450 5070), continues north past the NE corner of corridor 92C (DH 4571 7181), and meets the SLL at DH 44590 73278.

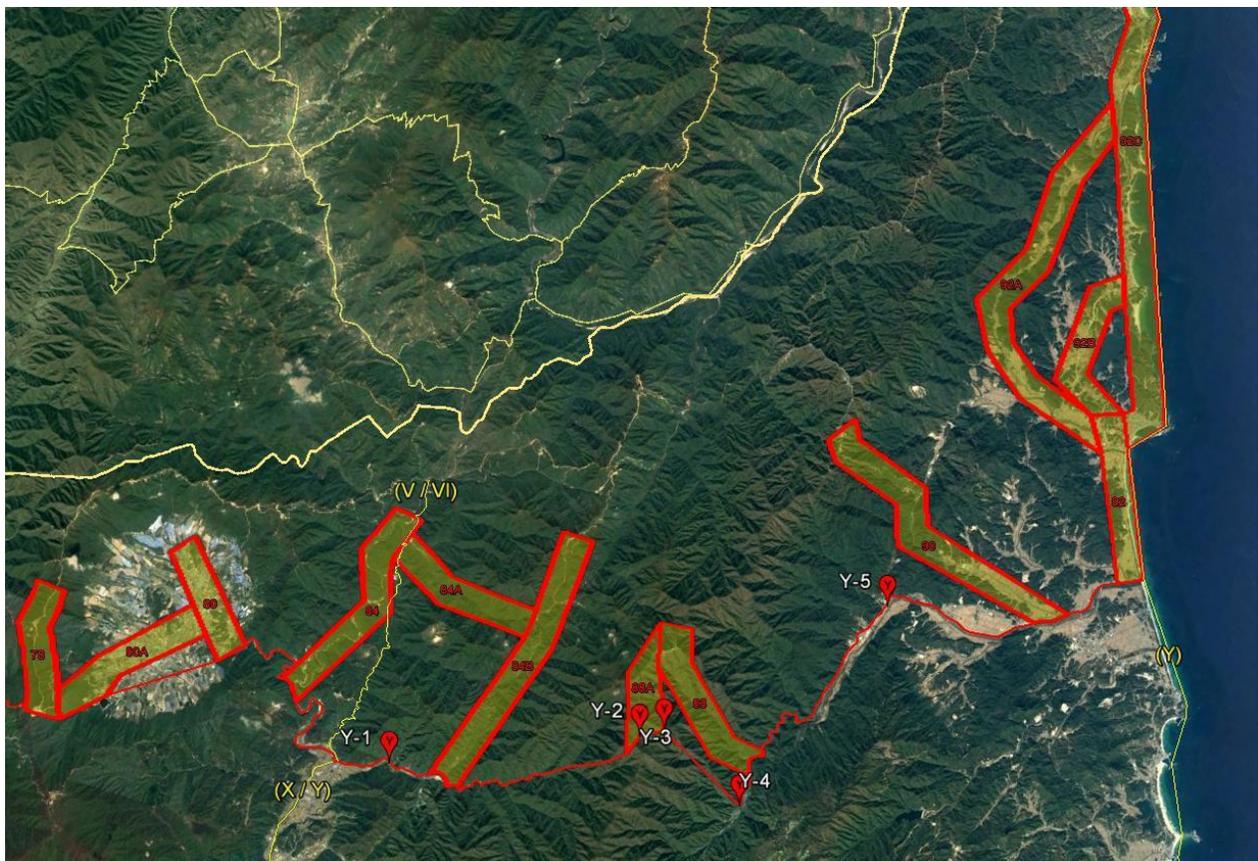
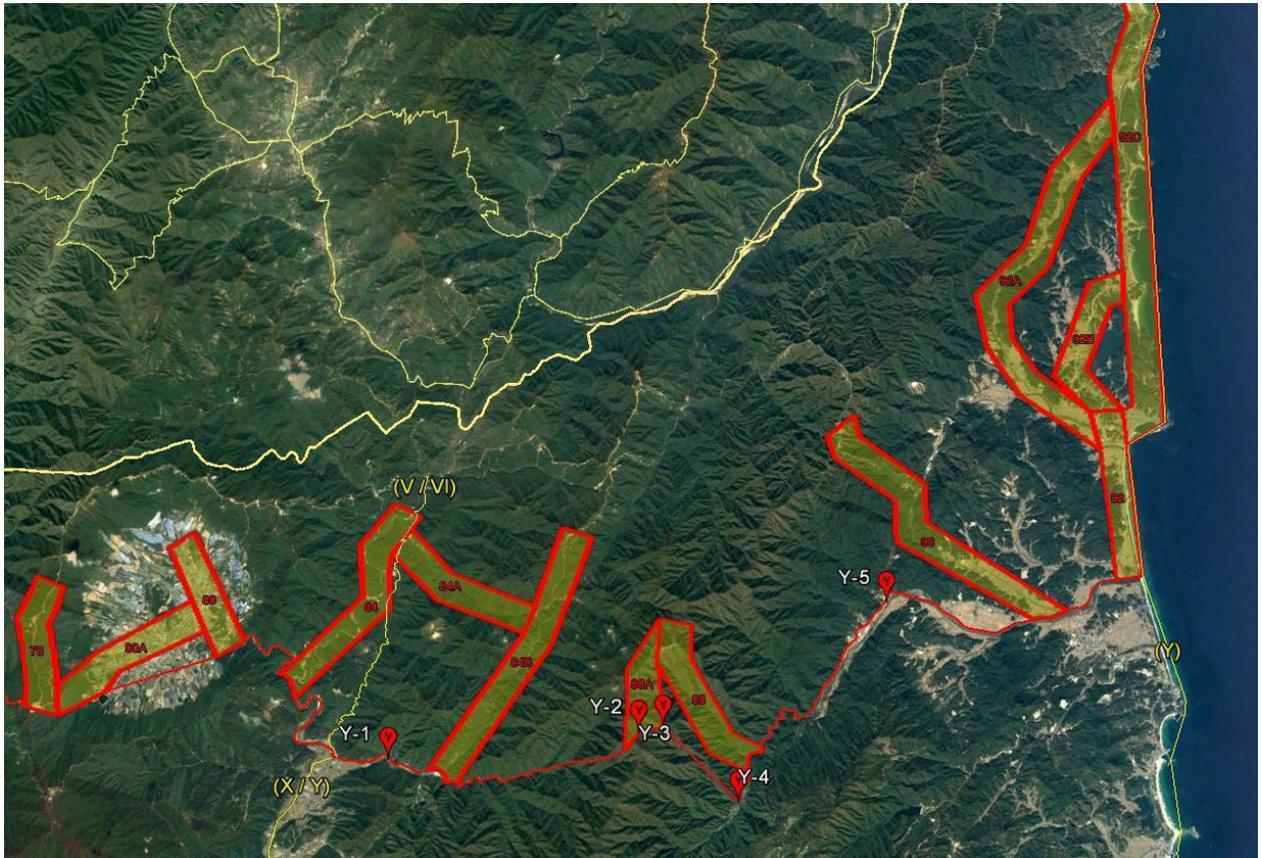


Figure C-6. Sector Y

다-6. Y 구역

	위치
가. G-413	DH 5270 4840.
나. G-414	DH 2987 1783.
다. 70 번 항로	참조 한/미육군 FLIP.
라. 비행금지선 공중회랑 84B-92	참조 부록 ‘라’.
마. C-423	DH 6510 2240.

X 구역의 동쪽경계선지역인 DH23693 08616 에서 시작하여 북동쪽으로 DH 57602 13322, DH 59102 20711, DH 64976 28081 까지 이어진다. Y 구역의 경계는 DH 64976 28081 에서 시작하여 동해안해안선을 따라 북쪽으로 이어져 회랑 92 번 우측하단(DH 5450 5070)과 회랑 92C 북동쪽상단(DH 4571 7181)지점을 지나 남방한계선 DH 44590 73278 까지 이어진다.



양식 다-6. Y 구역

**C-7. Tactical Zone Exemption Area (TZEA)**

Beginning at CG 25700 73634 NNW (clockwise) to CG 2080 8570, north to CG 2080 9170, NNE to CH 2880 0270, east to CH 3300 0270 south to CG 3060 7614 and back to the beginning. The southern boundary of the TZEA aligns with the southern boundary of the P518.

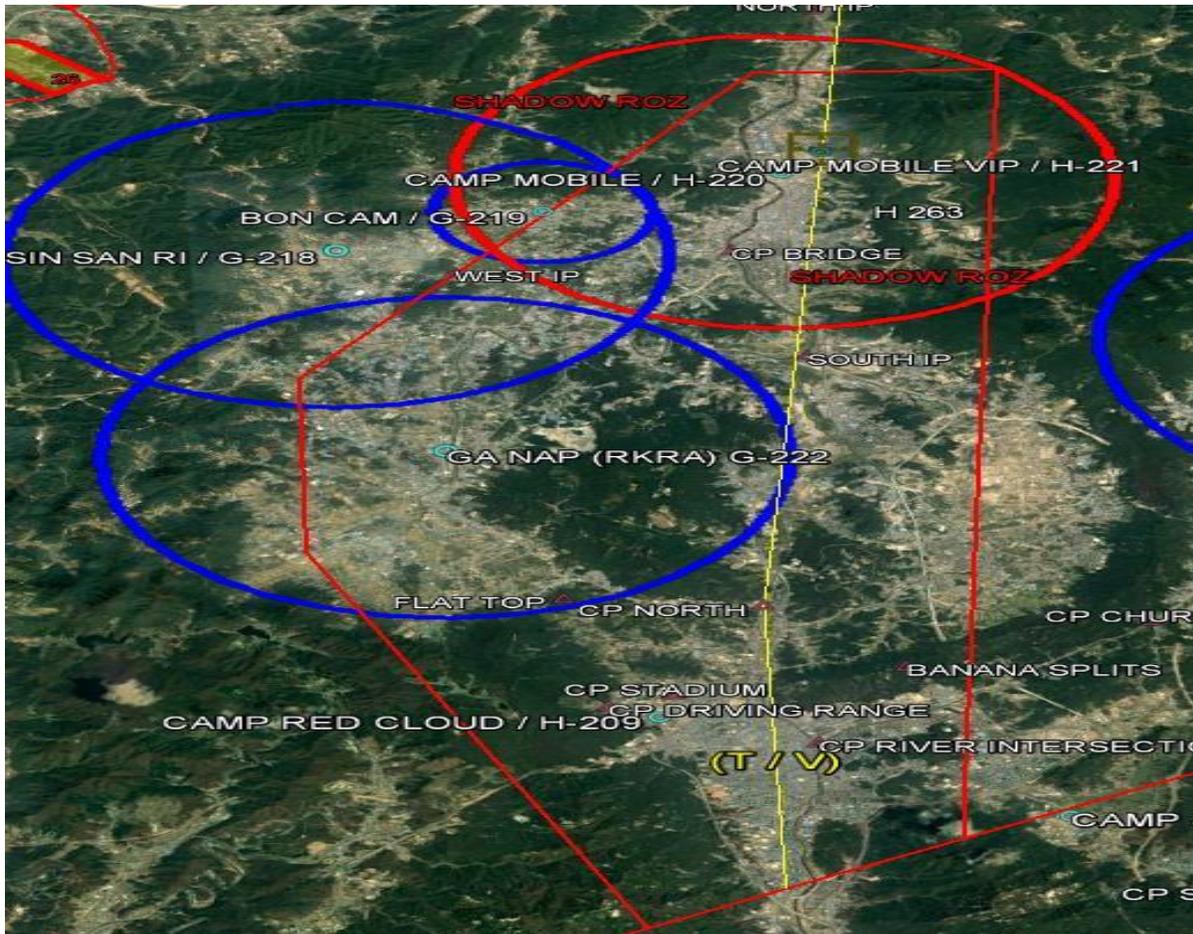
a. Flights conducted in the TZEA are exempt from this regulations following requirements:

(1) (RK) P-518 orientation or qualification requirements.

(2) Night clearance from ACC.

(3) Weather requirements for the (RK) P518 (weather minimums may be reduced IAW AK Reg 95-1 (U.S.)/ROKA Reg 323 (ROK)).

b. All other (RK) P518 requirements and procedures apply.



**Figure C-7. Tactical Zone Exemption Area (TZEA)**

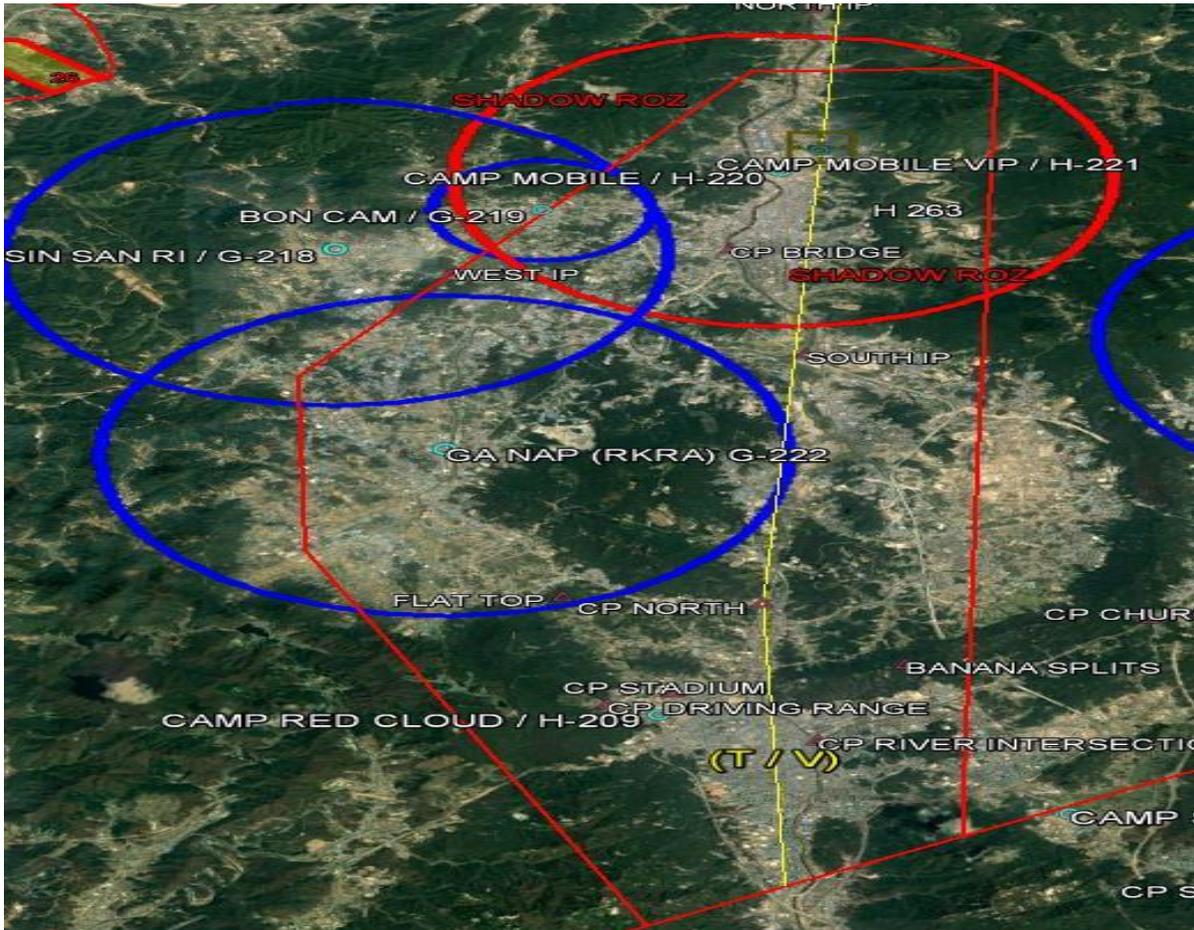
다-7. 전술지대 제외 구역 (TZEA)

CG 25700 73634 에서 시작하여 북북서 (시계방향)으로 CG 2080 8570 까지, 북쪽으로 CG 2080 9170 ,북북동쪽으로 CH 2880 0270 까지, 동쪽으로 CH 3300 0270 까지, 남쪽으로 CG 3060 7614 까지 간 뒤 시작지점으로 돌아오는 경로. 전술지대예외구역(TZEA)의 남쪽경계는 P518 의 남쪽 경계이다.

가. 전술지대 제외구역에서 실시되는 비행은 아래 사항은 적용하지 않는다.

- (1) 한국 전술 지대 오리엔테이션 및 자격요건.
- (2) 야간비행 인가.
- (3) 한국전술지대 기상조건. 최저기상조건은 미육군규정 95-1(미측) / 한국육군규정 323 (한측)을 적용한다.

나. 상기 “가”항외 다른 사항은 한국전술지대 비행요건과 절차를 적용한다.



양식 다-7. 전술지대 제외 구역 (TZEA)

**C-8. MPRC Corridor - USFK Aviation Corridor thru (RK) P518 Airspace to the Multi-Purpose Range Complex (MPRC)**

a. MPRC Corridor preferred flight altitude is 800 feet AGL. Minimum flight altitude will comply with AK Reg 95-1 (U.S.)/ROKA Reg 323 (ROK).

b. Operational GPS/INS navigation equipment during flight in the MPRC corridor is mandatory. MPRC Corridor flight will not exceed 500 meters either side of centerline utilizing the following GPS points:

(1) 52S CG 43900 83500.

(2) 52S CG 48600 90150.

(3) 52S CH 46300 03600.

(4) 52S CH 46150 08300.

(5) 52S CH 43750 08750.

c. Operations in and around the MPRC will not exceed a four (4) kilometer radius from 52S CH 44500 11000 except in an in-flight emergency. Primary emergency airfield will be G-228.

d. Minimum weather for flight in MPRC Corridor is 1000ft AGL ceilings and 3 Miles Visibility.

e. The Mission Briefing Officer (MBO) must be (RK) P-518 sector V, NFL oriented and current.

f. Flight must be for the specific purpose of going to and from the MPRC for gunnery operations or in support of gunnery operations.

g. A P518 Trainer will conduct P518/KTZ/NFA academics for rated crew members that have not been oriented in the KTZ. Academics should occur within 30 days prior to MPRC Corridor flight. Academics will include, at a minimum, all aircrew briefing requirements per UNC/CFC/USFK Reg 95-3, paragraph 2-5.

h. Aircraft equipment requirements will be IAW this regulation.

**C-9. Location of ROKA Aviation Airfields in (RK) P518**

a. The ROKA Aviation airfields operating in the Korean Tactical Zone (RK) P518 are listed below.

## 다-8. MPRC 회랑- (RK)P518 에서 다목적훈련장(MPRC)에 이르는 비행회랑

가. 다목적훈련장 회랑에서의 권장비행고도는 지상고도 800 피트이다. 최저비행고도는 미육군 규정 95-1 (미국) / 한국육군규정 323 (한국)에 따른다.

나. MPRC 회랑을 비행하는 항공기는 작동 가능한 인공위성 항법장치(GPS) /관성항법장치(INS)등의 장비를 갖추는 것이 의무적이다. MPRC 회랑은 다음의 GPS 참조점을 잇는 중앙선에서 500 미터를 초과하지 않도록 한다.

(1) 52S CG 43900 83500.

(2) 52S CG 48600 90150.

(3) 52S CH 46300 03600.

(4) 52S CH 46150 08300.

(5) 52S CH 43750 08750.

다. MPRC 종합사격장 내부 및 주변을 운항하는 항공기들은 비행 중 비상상황을 제외하면 52S CH4450011000 지점에서 반경 4km 이상 벗어날 수 없다. 비상상황 시 주 비행장은 G-228이다.

라. MPRC 회랑내 비행을 위한 최저기상조건은 운고 AGL 1000 피트에 시정 3 마일이다.

마. 임무브리핑장교 (MBO)는 (RK) P-518 한국전술지대 V 구역 및 비행금지구역 자격을 보유해야 한다.

바. 다목적훈련장으로 진입하거나 훈련장에서 출발하는 비행은 사격훈련 또는 사격훈련 지원을 위한 비행이어야 한다.

사. P518 교관에 의해 P518 지상예비교육을 받지 않은 조종사들에 대해 P518/비행 금지선/비행금지구역에 대한 이론교육을 실시해야 한다. 이론교육은 MPRC 회랑비행 이전 30 일 이내에 실시 되어야 한다. 이 이론교육은 최소한 유엔사/연합사/주한미군규정 95-3, 2-5 항의 조종사 브리핑 가이드를 충족해야 한다. P518/비행금지선 훈련은 조종사의 훈련기록 (IATF/개인훈련 기록철)의 기타부문에 기록되어야 하며, 조종사가 대한민국에서 조종사로 근무하는 기간 동안 유지되어야 한다.

아. 항공기의 장비 요구사항은 본 규정을 따른다.

## 다-9. (RK) P518 한국전술지대 내 한국 육군항공기지

가. (RK)P518 한국전술지대에서 운영중인 한국육군항공기지는 다음과 같다.

<b>Airfield</b>	<b>Center Coordinate</b>	<b>Twr / Freq.</b>	<b>Airspace Range</b>	<b>Remarks</b>
G-110/(Paju)	CG054820	Paju/133.150 38.50 300.600	<b>3NM / 800ft</b>	
G-217(Pocheon)	CG395921	Pocheon/127.800. 37.80 345.700	<b>3NM / 800ft</b>	ROKA/UAV
G-218(Shinsanri)	CG215962	Shinsan/121.850 36.40 346.750	<b>3NM / 800ft</b>	
G-219(Bongamri)	CG250976	Not Active	<b>3NM / 800ft</b>	
G-222(Ganapri)	CG231893	Ganap/127.200 41.45 363.950	<b>3NM / 800ft</b>	ROKA/UAV
G-228(Baekuri)	CH369109	Baekuri/132.250 38.50 346.650	<b>3NM / 800ft</b>	
G-231(Idong)	CH566105	Idong/125.450 36.60 365.200	<b>3NM / 800ft</b>	
G-312(Sachangri)	CH703152	Sachangri/122.300 34.00 346.725	<b>3NM / 800ft</b>	
G-313(Hwacheon)	CH848199	Not Active	<b>3NM / 800ft</b>	
G-404(Yanggu)	DH112160	Yanggu/121.850 36.40 346.750	<b>3NM / 800ft</b>	ROKA/UAV
G-414(Wontong)	DH299179	Not Active	<b>3NM / 800ft</b>	

b. Many aircraft operate in the above airfields. When passing this area, the pilot must communicate with the tower in the respective area.

기 지 명	중심좌표	관제탑 / 주파수	공역범위	비 고
G-110(파주)	CG054820	파주/133.150, 38.50, 300.600	3NM / 800ft	
G-217(포천)	CG395921	포천/127.800, 37.80, 345.700	3NM / 800ft	UAV 운용기지
G-218(신산리)	CG215962	신산/121.850, 36.40, 346.750	3NM / 800ft	
G-219(봉암리)	CG250976	비주둔 비행장	3NM / 800ft	
G-222(가납리)	CG231893	가납/127.200, 41.45, 363.950	3NM / 800ft	UAV 운용기지
G-228(백의리)	CH369109	백의리/132.250, 38.50, 346.650	3NM / 800ft	
G-231(이동)	CH566105	이동/125.450, 36.60, 365.200	3NM / 800ft	
G-312(사창리)	CH703152	사창리/122.300, 34.00, 346.725	3NM / 800ft	
G-313(화천)	CH848199	비주둔 비행장	3NM / 800ft	
G-404(양구)	DH112160	양구/121.850, 36.40, 346.750	3NM / 800ft	UAV 운용기지
G-414(원통)	DH299179	비주둔 비행장	3NM / 800ft	

나. 위의 언급된 한국육군항공기지는 다수 항공기가 운항하는 지역이다. 이 지역을 통과할 때에는 해당지역의 관제탑과 교신을 실시한다.

## Appendix D No Fly Line, No Fly Area and Corridor Areas

### D-1. No Fly Line (NFL)

The NFL is a line extending across the Korean Peninsula running parallel to the DMZ. The NFL is the Southern border of the No Fly Area (NFA) and is included as part of the No Fly Area. Given that the NFL is the southern border of the NFA it is important to understand that while flying near the NFL if any part of the aircraft crosses the NFL then that aircraft is technically in the NFA. With this understanding when flying “the NFL” the aircraft should be navigated and flown so that it never unintentionally crosses the NFL. Do not fly directly over any point of the NFL unless entering/exiting Corridors. The NFL follows man made features (i.e., roads and bridges) and easily identifiable terrain features (i.e., rivers, valleys, ridgelines) to the maximum extent possible. The NFL is additionally identified with coordinates at key turning or navigational points (indicated like this: □) and named check points (indicated like this: S-1) that describe what to look for to positively identify points that establish the NFL or points of reference that are near the NFL. Many of the check points are located inside the NFA and therefore should not be confused as the NFL but rather references to identifiable points along the NFL for communication and coordination purposes. Where the NFL is predicated on a shoreline it is important to understand that the shorelines change due to the tides and seasonal flooding and therefore the NFL shall be assumed as being 25 meters from where the water stops and land begins (visible shoreline) on the side of that body of water that is closest to the MDL (typically the north side). Where the NFL is predicated on a road or bridge the NFL shall be understood as the edge of the road closest to the MDL (typically the north side).

a. Sector **SIERRA**. The western end of the NFL and the southern boundary of the KTZ both start at □BG 5004 7076 and proceed east as one line to □BG 52967 71153. These two points are only identifiable with GPS navigation since they are both located over open water and not associated with any visual reference points. From □BG 52967 71153 the NFL extends south of the KTZ southern boundary to □BG 5469 7042 (SW corner of corridor 1) to □BG 5504 7081 and continues along north coastline of Joomoon-Do to □BG 5802 7083 (SE corner of corridor 1) then on to □BG 58225 71860 where the NFL crosses to the northern side of the southern boundary of the KTZ. From this point the NFL remains north of the KTZ southern boundary. From □BG 58225 71860 the NFL continues as a straight line to □BG 5930 7720 (SW corner of corridor 2A) then it follows the NW coastline of Songmo-Do passing “Samsan” DAM **S-1** (BG 6063 7725) to □BG 6379 8182 (SE corner of corridor 2). Then the NFL is a straight line to the Gangwha-do Canal Inlet **S-2** (BG 6729 8339). From this point the NFL follows Hwy 301 east passing “Sin-Bong” Intersection **S-3** (“Y” intersection / BG 7119 8489) and continues along Hwy 48 SE passing the GREEN MIR APT **S-4** (ORANGE ROOF APT / BG 7473 8335) the MICRO TWR #1 **S-5** (BG 7678 8214) through Ganghwa city to cross the Ganghwa-bridge **S-6** (BG 8175 7918) and continues SE to Gimpo-Intersection **S-7** (Y-Intersection / BG 8358 7693). From the Y intersection the NFL follows Hwy 56 NE to the Intersection at □BG 8450 7704 (vicinity of G- 107/Road Intersection). From this intersection the NFL continues NE along Hwy 56, crosses the Gaegok Bridge **S-8** (BG 8704 7907) and continues past the STRIPED ORANGE ROOF FACTORY **S-9** (BG 8861 7806) to the Ha-sung Intersection **S-10** (BG 9150 7736). From the Ha-Sung intersection the NFL is a straight line to “Y” Canal **S-11** (BG 9384 7861) and to the Canal Entrance **S-12** (BG 9467 7903) then to the middle of the Han River where the NFL crosses the S/T sector line at □BG 95379 80095.

## 부록 '라'

### 비행금지선, 비행금지구역과 회랑지역

#### 라-1. 비행금지선 (No Fly Line)

비행금지선은 한반도를 횡단하는 선으로 비무장지대에 평행하게 설치되어있다. 비행 금지선은 비행 금지지역의 남쪽경계이며, 비행금지구역에 포함된다. 비행금지선이 비행금지구역의 남쪽경계라는 점을 감안한다면 항공기가 비행금지선을 넘게 되면 사실상 비행금지구역에서 비행하게 된다는 것을 이해 하는 것이 중요하다. 이러한 점에서 비행금지선에서 비행하는 항공기는 어떠한 일이 있더라도 부주의로 인해 월경을 하지 않도록 해야 한다. 따라서, 회랑 진입/이탈할 경우를 제외한 상황에서 비행금지선 위에서 비행하는 것은 금지된다. 비행금지선은 인공지물(도로 등) 및 쉽게 확인할 수 있는 지형지물(강, 계곡, 산등성이 등)을 최대한 따라서 비행한다. 비행금지선은 조종사로 하여금 명확하게 비행금지선을 확인할 수 있게 하는 주요 항해 및 회전 지점(표기: □)과 지정 체크 포인트(표기: S-1)로 구성된다. 다수의 체크포인트는 비행금지구역 내에 지정되어있기 때문에 비행금지선과 혼동되어서는 안 되며 통신, 협조 및 식별을 목적으로 비행금지선을 따라서 설정된 지점으로 인식되어야 한다. 비행금지선이 물가를 따라 설정되었을 경우 물가가 조류와 주기적인 범람으로 인해 변경될 수 있다는 점을 인지해야 한다. 따라서, 이 경우, 비행금지선은 MDL 과 가장 가까운 물과 땅이 만나는 지점으로부터 25m 이내에 설정되어야 한다. 비행금지선이 도로나 교량에 설치되어 있을 경우 MDL 과 가장 가까운 도로의 끝머리가 비행금지선으로 인식되어야 한다.

가. SIERRA 구역. 비행금지선의 서쪽끝과 KTZ 의 남쪽 경계는 모두 □BG 5004 7076 에서 시작되며 동쪽 방향으로 하나의 선으로 □BG 52967 71153 와 이어진다. 위 두 지점은 바다에 지정되었고 시각적 보조장치가 없기 때문에 GPS 로만 위치를 파악할 수 있다. 비행금지선은 □BG 52967 71153 에서 KTZ 남쪽경계의 남쪽방향을 따라 □BG 5469 7042 (회랑 #1 동남쪽 모퉁이) 까지 이어지고, □BG 5504 7081 를 연해, 주문도 북단해안선을 따라 □BG 5802 7083 (회랑#1 남동쪽 모퉁이)까지 이어진다. 그 다음 비행금지선이 KTZ 남쪽 경계의 북쪽끝과 교차하는 □BG 58225 71860 까지 이어지고, 이 지점에서 비행금지선은 KTZ 남쪽 경계의 북쪽에 남게된다. 비행금지선은 □BG 58225 71860 에서 □BG 5930 7720 (회랑 #2A 남서쪽 모퉁이)까지 직선으로이어지고, 석모도 서쪽 및 북쪽해안을 따라 S-1 삼산 댐 (BG 6063 7725)지점을 통과하여 □BG 6379 8182 (회랑#2 남동쪽 모퉁이) 지점으로 이어진다. 그 다음 비행금지선은 강화도 S-2 수로 입구 (BG 6729 8339)지점으로 직선으로 이어진다. 이 지점에서 비행금지선은 동쪽으로 301 번 도로를 따라 S-3 신봉 삼거리(Y 교차로 / BG 7119 8489) 지점으로 이어지며 48 번 도로를 따라 S-4 푸르미르 아파트 (오렌지 색 지붕아파트 / BG 7473 8335)지점으로 이어지고 지점 S-5 MICRO TWR #1 (BG 7678 8214)를 지나 강화시를 통과하여 S-6 강화대교 (BG 8175 7918)를 지나 동남쪽으로 이어져 S-7 김포삼거리 (Y 교차로 / BG 8358 7693) 지점까지 이어진다. Y 교차로에서 비행금지선은 56 번 도로를 따라 교차로 □BG 8450 7704 (G-107 인근/도로교차로)지점으로 이어진다. 이 교차로에서 비행금지선은 56 번 도로를 따라 북동쪽으로 이어지며 S-8 개곡교 (BG 8704 7907)를 지나 S-9 스트라이프무늬 오렌지색 지붕 공장(BG 8861 7806)을 거쳐 S-10 하성교차로 (BG 9150 7736)지점까지 이어진다. 여기서, 비행금지선은 S-11 Y 운하(BG 9384 7861)와 S-12 운하입구 (BG 9467 7903)지점으로 직선으로 이어지며 한강 위에 위치하고 SIERRA 와 TANGO 구역을 통과하는 □BG 95379 80095 지점까지 이어진다.

No.	Name	Grid	No.	Name	Grid
S-1	Samsan Dam	BG 6063 7725	S-7	Gimpo Y-Intersection	BG 8358 7693
S-2	Canal Inlet	BG 6729 8339	S-8	Gaegok Bridge	BG 8704 7907
S-3	Sin-bong Intersection	BG 7119 8489	S-9	STRIPED ORANGE ROOF FACTORY	BG 8861 7806
S-4	ORANGE ROOF APT/ GREEN MIR APT	BG 7473 8335	S-10	Ha-sung Intersection	BG 9150 7736
S-5	MICROWAVE TWR #1	BG 7678 8214	S-11	"Y" Canal	BG 9384 7861
S-6	Ganghwa-bridge	BG 8175 7918	S-12	Canal Entrance	BG 9467 7903

b. Sector **TANGO**. From the S/T sector line at □BG 95379 80095 the NFL proceeds directly to the south end of the Songcheon Bridge **T-1** (BG 96192 81348) and continues northerly along Freedom Road Hwy 77 to □BG 96227 82453 then turns east along the road to the intersection at □BG 9724 8264. The NFL continues in a series of straight lines connecting □BG 9793 8227 to □BG 9844 8208 to □BG 9902 8237 and to Galhyon Intersection **T-2** (BG 9954 8292). The NFL continues north along HWY 359 to east of the COAS Building **T-3** (BG 9913 8481) to the north end of the Oguem Bridge **T-4** (BG 98817 87612). The NFL proceeds NE along the road to the Guemseung Intersection **T-5** (CG 00948 88893) and continues NE along HWY 359 to the Y-intersection **T-6** (CG 0165 9020) then follows the road running west of the Paju Environment Center Smoke Stack **T-7** (CG 0155 9067) until it meets Freedom Road Hwy 77 at □CG 0139 9094. Then the NFL follows Freedom Road Hwy 77 east, then turns NW to Dangdong Interchange **T-8** (CG 0308 9316). The NFL continues in a straight line to cross the southern shore of the Imjin River at □CG 0223 9353 and proceeds directly to the N/S GUARD POST **T-9** (CG 0106 9459) then follows the road on the north shore of the river to the north end of Freedom Bridge **T-10** (CG 00442 96189). From this point the NFL follows along the north shore of Imjin River NW passing the north end of Unification Bridge **T-11** (CG 0141 9769) and continues to follow along the north shore of the Imjin River to the west side of JunJin Bridge **T-12** (CG 08310 97663). From this point the NFL continues east over the bridge to DuPo Interchange **T-13** (CG 08775 97495) then follows Hwy 37 to the north end of the Nulrochun Bridge **T-14** (CG 09296 99024). The NFL then follows the north shore of the canal to the north end of the Duckcheon Bridge **T-15** (CH 12432 00739) and proceeds NE along Road 37 passing north of the Speed Park **T-16** (CH 1305 0093) then south of the Microwave TWR #2 **T-17** (CH 1646 0238) to Juksung Intersection **T-18** (CH 1782 0307). From this point the NFL continues north along Hwy 371 to cross the Biryong Bridge **T-19** (CH 1720 0643) to the intersection at the NE corner of corridor 28 **T-20** (CH 17354 06886) and proceeds along the road on the north shore of Imjin River to □CH 2066 0736. The NFL then follows the north shore of the Imjin River to the north end of the Samhwa Bridge **T-21** (CH 23025 10555) then follows the road NE to the intersection □CH 23084 10632, turns east and continues along HWY 372 NE crossing the Imjin Bridge to the Imjin Bridge Intersection **T-22** (CH 26226 13994). The NFL follows the road north to the T/V sector line at the SE corner of corridor 36.

구분	지명	좌표	구분	지명	좌표
S-1	삼산댐	BG 6063 7725	S-7	김포삼거리(Y 교차로)	BG 8358 7693
S-2	수로입구	BG 6729 8339	S-8	개곡교	BG 8704 7907
S-3	신봉삼거리(Y 교차로)	BG 7119 8489	S-9	스트라이프무늬 오렌지색 지붕공장	BG 8861 7806
S-4	푸르미르 아파트 (오렌지색 지붕아파트)	BG 7473 8335	S-10	하성교차로	BG 9150 7736
S-5	Microwave TWR 1	BG 7678 8214	S-11	Y 운하	BG 9384 7861
S-6	강화대교	BG 8175 7918	S-12	운하입구	BG 9467 7903

나. TANGO 구역. S/T 구역선 □BG 95379 80095 지점으로부터 비행금지선은 T-1 송촌대교 남단 (BG 96192 81348)지점으로 이어지고 계속해서 북쪽 방향으로 자유로 77 번 동쪽 도로를 따라 □BG 96227 82453 으로 이어진다. 그 후 동쪽으로 도로를 따라 □BG 9724 8264 지점으로 이어진다. 그 다음 □BG 9793 8227-□BG 9844 8208-□BG 9902 8237-T-2 갈현교차로 (BG 9954 8292)지점으로 이어진다. 그 다음 비행금지선은 북쪽방향으로 359 번 고속도로를 따라 T-3 COAS 빌딩 (BG 9913 8481) 동쪽지점을 지나 T-4 오금교 북단 (BG 98817 87612). 비행금지선은 북동쪽 방향으로 도로를 따라 T-5 금승사거리 (CG 00948 88893) 지점으로 이어지고 여기서 북동쪽 방향으로 359 번 고속도로를 따라 T-6 Y 교차로 (CG 0165 9020)에서 좌측도로를 따라 T-7 과주 환경센터 굴뚝 (CG 0155 9067)지점을 지나 □CG 0139 9094 (자유로 위)지점에서 자유로 77 번 도로와 만난다. 다음 비행금지선은 동쪽으로 자유로 77 번 도로를 따라가다 T-8 당동 IC 도로교차로 (CG 0308 9316)지점으로 동북방향으로 이어진다. 그 다음 비행금지선은 직선으로 이어지며 □CG 0223 9353 지점에서 임진강 기슭을 횡단하고 이어서 T-9 N/S 경계초소 (CG 0106 9459)지점으로 이어지고 계속해서 강 기슭 남단에 위치한 도로를 따라 T-10 자유대교 북단 교차점 (CG 00442 96189)북단까지 이어진다. 이 지점에서 비행금지선은 북쪽으로 임진강 기슭을 따라 T-11 통일대교 북단끝 (CG 0141 9769) 지점을지나 임진강 북쪽 기슭을 따라 T-12 전진교 서쪽끝 (CG 08310 97663)까지 이어진다. 여기서 비행금지선은 전진교를 동쪽으로 횡단하여 T-13 두포교 교차로(교차로 / CG 08775 97495)에서 북북동쪽 방향으로 강에서 가장 가까운 '신설' 37 번 도로를 따라 이어진다. 비행금지선은 도로를 따라 T-14 늘로천교북단 (CG 0929699024)에서 하천 북쪽 경계를 따라 T-15 덕천교 북단끝 (CH 12432 00739)지점으로 이어지며 여기서 북동쪽으로 37 번 도로를 따라 T-16 스피드파크 (CH 1305 0093) 북쪽을 지나 T-17 Microwave TWR #2 (CH 1646 0238) 남쪽 지점으로 이어지며, 계속해서 도로를 따라 T-18 적성삼거리 (CH 1782 0307)까지 이어진다. 여기서 북쪽방향으로 371 번 도로를 따라 T-19 비룡대교 (CH 1720 0643)로 이어진다, 비행금지선은 대교를 지나 T-20 삼거리 (CH 17354 06886)에서 우측도로를 따라 임진강 북쪽 강변도로로 이어지며, □CH 2066 0736 지점에서, 임진강 북쪽 강변을 따라 T-21 삼화교북단 (CH 23025 10555) 지점으로 이어진다. 여기서 비행금지선은 북동쪽 방향으로 교차로 (□CH 23084 10632) 지점으로 이어지고, 이 지점에서 동쪽방향 372 번 도로를 따라 T-22 유천교 (다리/ CH 26226 13994)를 횡단하여 회랑 #36 동남쪽 모퉁이에 위치한 T/V 구역선 북쪽 도로를 따라 이어진다.

No.	Name	Grid	No.	Name	Grid
T-1	South of Songcheon Bridge	BG 96192 81348	T-12	West side of JunJin Bridge	CG 08310 97663
T-2	Galhyon Intersection	BG 9954 8292	T-13	DuPo Bridge Intersection	CG 08775 97495
T-3	COAS Building	BG 9913 8481	T-14	Northern Nulrochun Bridge	CG 09296 99024
T-4	North of Oguem Bridge	BG 98817 87612	T-15	Northern end of Duckcheon Bridge	CH 12432 00739
T-5	Guemseung Intersection	CG 00948 88893	T-16	Speed Park	CH 1305 0093
T-6	Y Intersection	CG 0165 9020	T-17	MICROWAVE TWR #2	CH 1646 0238
T-7	Paju Environment Center Smoke Stack	CG 0155 9067	T-18	JUKSUNG Intersection	CH 1782 0307
T-8	Dangdong IC Intersection	CG 0308 9316	T-19	Biryong Bridge	CH 1720 0643
T-9	N/S GUARD POST	CG 0106 9459	T-20	Intersection	CH 17354 06886
T-10	North Freedom Bridge Intersection	CG 00442 96189	T-21	Northern part of Samhwa Bridge	CH 23025 10555
T-11	North end of Unification Bridge	CG 0141 9769	T-22	NE of Imjin Bridge Intersection	CH 26226 13994

c. Sector **VICTOR**. From the T/V sector line at the SE corner of corridor 36 the NFL proceeds north along Hwy 78 passing east of the youth camp **V-1** (pink building / CH 2609 1668) and continues north passing east of an Orange Twin Spire Church **V-2** (CH 2895 2110). The NFL departs Hwy 78 at □CH 3112 2251 to follow a narrow road eastward and passing south of a Tan School **V-3** (Sangri Elementary School / CH 3135 2257) and continuing east through the village to the Railroad intersection **V-4** (CH 3191 2270). From this point the NFL follows the railroad NE to Sintanri Station **V-5** (CH 3706 3101) then turns ENE to follow a road up a draw passing north of a Baseball Park **V-6** (CH 3772 3100). As the road progresses up the draw it becomes a narrow dirt path leading to a saddle at □CH 3907 3134. After passing through the saddle the NFL follows the dirt path down a draw to meet a hardball road at □CH 3965 3242. At this point the NFL follows the road passing a Y intersection at □CH 3979 3285 and continues for 300M East to another Y intersection north of the Parade Ground **V-7** (CH 4010 3276). From this Y intersection the NFL follows the road north to Yul Chul Ri Intersection **V-8** (CH 4158 3443). From this intersection the NFL follows the road east to a T intersection **V-9** (CH 4361 3331) and continues north to Wulhwa Intersection **V-10** (CH 4357 3487). From the intersection the NFL follows road 464 east passing north of the Chulwon OP **V-11** (CH 4640 3442) and continues east to the Oasis Tree Intersection **V-12** (CH 49741 35911). The NFL then follows the road SE to the south end of the WaeDong Bridge **V-13** (CH 50055 34724) then direct to the 3-way intersection at □CH 50327 34700 to follow the road SE to □CH 51428 33923. From this point the NFL is a straight line to □CH 5169 3380 then follows a ridge line east up to a peak at □CH 5290 3378. After crossing the peak the NFL continues east following a draw to □CH 54805 33683 then direct to the Tosung Bridge **V-14** (CH 55455 33788). From the bridge the NFL follows the canal north to where it crosses to the north shore of the NamDae River to □CH 5568 3466 then continues east along the north bank of the river to the north end of the NamDae River Bridge **V-15** (CH 55947 34657) and then direct to □CH 56064 34672. At this point the NFL follows the road east passing north of G-240 **V-16** (CH 5809 3467) and continues to Kimhwa Bridge Intersection **V-17** (CH 61637 34723). From this intersection the NFL proceeds east along HWY 56 to the V/W sector boundary line that crosses the intersection at □CH 63848 35393.

구분	지명	좌표	구분	지명	좌표
T-1	송촌대교남단	BG 96192 81348	T-12	전진교서쪽끝	CG 08310 97663
T-2	갈현교차로	BG 9954 8292	T-13	두포교교차로	CG 08775 97495
T-3	COAS 빌딩	BG 99138481	T-14	눌로천교북단	CG 09296 99024
T-4	오금교북단	BG 98817 87612	T-15	덕천교북단끝	CH 12432 00739
T-5	금송사거리	CG 00948 88893	T-16	스피드파크	CH 1305 0093
T-6	Y 교차로	CG 0165 9020	T-17	Microwave TWR 2	CH 1646 0238
T-7	파주환경센터굴뚝	CG 0155 9067	T-18	적성삼거리	CH 1782 0307
T-8	당동 IC 도로교차로	CG 0308 9316	T-19	비룡대교	CH 1720 0643
T-9	N/S 경계초소	CG 0106 9459	T-20	삼거리	CH 17354 06886
T-10	자유대교북단교차점	CG 00442 96189	T-21	삼화교북단	CH 23025 10555
T-11	통일대교북단끝	CG 0141 9769	T-22	임진교북동쪽삼거리	CH 26226 13994

다. VICTOR 구역. 회랑 #36 동남쪽 모퉁이에 위치한 T/V 구역선에서 비행금지선은 북쪽 방향으로 78 번 도로를 따라 V-1 청소년 수련원 (분홍색 건물 / CH 2609 1668) 동쪽을 지나 북쪽으로 이어져 V-2 오렌지색 쌍둥이탑 (CH 2895 2110) 동쪽지점까지 이어진다. 그 다음, 비행금지선은 □CH 3112 2251 지점에서 78 번 도로를 벗어나 동쪽 방향으로 좁은 도로를 따라 V-3 상리초등학교 (갈색 학교 / CH 3135 2257) 지점 남쪽을 따라 동쪽 방향으로 시가지를 지나 V-4 철길 교차 지점 (CH 3191 2270)까지 이어진다. 여기서, 비행금지선은 북동쪽 방향으로 철길을 따라 V-5 신탄리역 (CH 3706 3101) 지점으로 이어지며, 동북동쪽 방향으로 도로를 따라 V-6 베이스볼파크 (CH 3772 3100) 북쪽을 지나 좁은 흙길 및 산등성이를 따라 □CH 3907 3134 지점으로 이어진다. 이 지점을 지나 비행금지선은 흙길을 따라 □CH 3965 3242 지점에서 도로로 이어진다. 여기서 비행금지선은 삼거리 □CH 3965 3242 지점에서 도로를 따라 □CH 3979 3285 지점으로 이어지며, 동쪽으로 300m 가량 도로를 따라 V-7 연병장 (CH 4010 3276) 북쪽을 지나, 북쪽 방향으로 V-8 울철리 삼거리 (CH 4158 3443) 지점으로 이어진다. 비행금지선은 동쪽 방향으로 도로를 따라 V-9 도로교차점 (CH 4361 3331)으로 이어지며, 여기서 북쪽 방향으로 V-10 월화삼거리 (교차로 / CH 4357 3487) 지점으로 이어지며, 그 다음 동쪽 방향으로 464 번 도로를 따라 V-11 철원관측소 (CH 4640 3442) 지점 북쪽을 지나 V-12 오아시스 나무 교차로 (CH 49741 35911) 지점으로 이어진다. 그 다음 비행금지선은 남동쪽 방향으로 도로를 따라 V-13 외동교 (CH 50055 34724) 지점 남단으로 이어지며, □CH 50327 34700 에서 삼거리로 이어지고, 그 이후에 남동쪽 방향으로 도로를 따라 □CH 51428 33923 지점으로 이어진다. 여기서 □CH 5169 3380 지점까지 직선으로 이어지며 산등성이 동쪽 방향으로 이어진 후 □CH 5290 3378 지점에서 봉우리에 도달한다. 계속해서, 이 지점에서 비행금지선은 동쪽으로 이어져 □CH 54805 33683 지점까지 이어지고 V-14 토성교 (CH 55455 33788) 지점으로 이어진다. 그 다음 비행금지선은 북쪽 방향으로 시냇물을 따라 남대천을 북쪽으로 횡단하여 □CH 5568 3466 지점으로 이어진다. 여기서 비행금지선은 동쪽 방향으로 강뚝과 V-15 남대천교 북단 (CH 55947 34657)을 지나 □CH 56064 34672 지점까지 이어진다. 계속해서 비행금지선은 동쪽 방향 도로를 따라 V-16 G-240 (CH 5809 34672) 지점 북쪽을 지나서 V-17 김화교 교차로 (CH 61637 34723)로 이어진다. 비행금지선은 김화교 교차로에서 동쪽 방향으로 56 번 도로를 따라 □CH 63848 35393 지점까지 이어진다.

No.	Name	Grid	No.	Name	Grid
V-1	youth camp (pink building)	CH 2609 1668	V-10	Wulhwa Intersection	CH 4357 3487
V-2	Orange Twin Spire	CH 2895 2110	V-11	Chulwon OP	CH 4640 3442
V-3	Sangri Elementary School (Tan Building)	CH 3135 2257	V-12	Oasis Tree Intersection	CH 49741 35911
V-4	Railroad intersection	CH 3191 2270	V-13	WaeDong Bridge	CH 50055 34724
V-5	Sintanri Station	CH 3706 3101	V-14	Tosung Bridge	CH 55455 33788
V-6	Baseball Park	CH 3772 3100	V-15	north end of NamDae River Bridge	CH 55947 34657
V-7	Parade Ground	CH 4010 3276	V-16	G-240	CH 5809 3467
V-8	Yuliri Intersection	CH 4158 3443	V-17	Kimhwa Bridge Intersection	CH 61637 34723
V-9	87 road intersection	CH 4361 3331			

d. Sector **WHISKEY**. From the intersection at □CH 63848 35393 the NFL continues east along Hwy 56 to Sinsagok Crossroad Intersection **W-1** (CH 6612 3511) where it continues with the road to the south to a 3- way intersection at □CH 6629 3282. From the intersection the NFL then follows the east running road to pass south of the “HOWARD JOHNSON” HOTEL **W-2** (CH 6639 3283) and continues following the road as it proceeds up the long draw to Swath Cut **W-3** (Supiryong Peak / CH 7044 2898). From this point the NFL continues to follow the road south to the DaMokri intersection □CH 7154 2627 west of **W-4** DaMok Elementary School (Green rooftop / CH 7169 2634) just inside Corridor 60. From the intersection the NFL proceeds east along the road 461 to Posa Bridge / “Y” Intersection **W-5** (CH 75275 26445) and continues NE on RD 461 to a curve in the road at □CH 7666 2822. The NFL departs from the road and continues NE as a straight line over the small hill □CH 7702 2842 across the road in the valley □CH 77350 28783 along a draw and through the saddle to gravel pit **W-6** (CH 7840 2989). The NFL continues NE in a draw to □CH 7902 3051 where the draw turns east to the Road 5 Intersection **W-7** (CH 8237 3060 / vicinity of G-317). From here the NFL proceeds SE along the road to the Sanyang Church Intersection **W-8** (CH 83015 30075) and continues to follow the same road to the south to the MaSan Bridge Intersection **W-9** (CH 83225 28592) just north of the Gas station **W-10** (CH 8325 2858) where the NFL meets the W/X sector boundary line.

No.	Name	Grid	No.	Name	Grid
W-1	Sinsagok Crossroad	CH 6612 3511	W-6	Gravel pit	CH 7840 2989
W-2	“HOWARD JOHNSON” HOTEL	CH 6639 3283	W-7	Road 5 Intersection (vicinity to G-317)	CH 8237 3060
W-3	Swath Cut (Supiryong Peak)	CH 7044 2898	W-8	Sanyang Church Interchange	CH 83015 30075
W-4	DaMok Elementary School (Green rooftop Hotel)	CH 7169 2634	W-9	MaSan Bridge Intersection	CH 83225 28592
W-5	Posa Bridge/“Y” Interchange	CH 75275 26445	W-10	Gas Station	CH 8325 2858

구분	지명	좌표	구분	지명	좌표
V-1	청소년수련원 (분홍색건물)	CH 2609 1668	V-10	월화삼거리(교차로)	CH 4357 3487
V-2	오렌지색 쌍둥이탑	CH 2895 2110	V-11	철원관측소	CH 4640 3442
V-3	상리초등학교(갈색학교)	CH 3135 2257	V-12	오아시스나무 교차로	CH 49741 35911
V-4	철길 교차지점	CH 3191 2270	V-13	외동교	CH 50055 34724
V-5	신탄리역	CH 3706 3101	V-14	토성교	CH 55455 33788
V-6	베이스볼파크	CH 3772 3100	V-15	남대천교 복단	CH 55947 34657
V-7	연병장	CH 4010 3276	V-16	G-240	CH 5809 3467
V-8	올이리삼거리	CH 4158 3443	V-17	김화교교차로	CH 61637 34723
V-9	87 번도로교차점	CH 4361 3331			

라. WISKEY 구역. □CH 63848 35393 교차로에서 비행금지선은 56 번 도로를 따라 동쪽으로 W-1 신사곡사거리 (교차로/ CH 6612 3511)로 이어지고 여기서 도로를 따라 남쪽으로 이어져 □CH 6629 3282 삼거리 지점까지 이어진다. 그 다음 비행금지선은 동쪽방향으로 이어져 W-2 “하워드존슨”호텔 (CH 6639 3283) 남쪽을 거쳐 W-3 띠모양 교차점 (수피령 정상 / CH 7044 2898)을 지나 도로를 따라 회랑 #60 바로 안쪽에 위치한 W-4 다목초등학교 (청색지붕/CH 7169 2634) 남쪽에 위치한 다목리교차로 (□CH 7154 2627)로 이어진다. 이 지점에서 비행금지선은 북동쪽 방향으로 461 번 도로를 따라 W-5 포사교 / Y 교차로 (CH 75275 26445)에서 북동쪽방향 461 번 도로 (□CH 7666 2822)로 이어진다. 비행금지선은 □CH 7666 2822 지점에서 도로를 떠나 북동쪽 방향으로 직선으로 이어져 작은 산등성이 (□CH 7702 2842 )를 거친 후, 산등성을 내려와 도로 및 계곡을 횡단하여 골짜기 □CH 77350 28783 를 따라 북동쪽으로 안부를 통과하여 W-6 자갈채취장 (CH 7840 2989) 지점으로 이어진다. 그 다음 비행금지선은 북동쪽 방향으로 □CH 7902 3051 지점으로 이어지며, 비행금지선은 동쪽 방향으로 도로를 따라 W-7 5 번 도로 교차점 (CH 8237 3060/G-317 인근)지점으로 이어진다. 여기서 비행금지선은 남동쪽 방향으로 이어지며 W-8 산양교회교차로 (CH 83015 300759) 지점을 지나 같은 도로를 타고 남쪽 방향으로 이어져 W-9 마산교삼거리 (CH 83225 28592) 바로 북쪽 지점인 W-10 마산교삼거리 (CH 8325 2858) 지점으로 이어진다.

구분	지명	좌표	구분	지명	좌표
W-1	신사곡사거리(교차로)	CH 6612 3511	W-6	자갈채취장	CH 7840 2989
W-2	하워드존슨호텔	CH 6639 3283	W-7	5 번도로교차점 (G-317 인근)	CH 8237 3060
W-3	띠모양교차점 (수피령정상)	CH 7044 2898	W-8	산양교회교차로	CH 83015 30075
W-4	다목초등학교 (청색지붕호텔)	CH 7169 2634	W-9	마산교삼거리(교차로)	CH 83225 28592
W-5	포사교 Y 교차로	CH 75275 26445	W-10	주유소	CH 8325 2858

e. Sector **X-RAY**. From the W/X sector boundary line at the MaSan Intersection **W-10** (CH 83225 28603) the NFL follows the road NE to intersection **X-1** (Valley Fork/ CH 85016 29405). From here the NFL follows the road and valley (South Fork) to □CH 8611 2909 and crosses a ridgeline and at □CH 8672 2890 then directly to the Intersection at □CH 8720 2878 and south with the road to the intersection at □CH 8721 2853. The NFL then follows the draw going east up to Ridge Notch **X-2** (CH 8937 2830) and continues east over the ridgeline to the SW corner of Corridor 66 at □CH 9063 2767 and then straight line across the valley to the SE corner of Corridor 66 □CH 9181 2726. From this point the NFL proceeds directly to the west entrance of Haesan Tunnel **X-3** (CH 9279 2733) and then directly to the east entrance of Haesan Tunnel **X-4** (CH 9479 2748). From this point the NFL follows a curvy road HWY 460 to □CH 9684 2715 (HaeSan Viewpoint) and continues directly SE along the ridgeline to □CH 9722 2693 then NE to □CH 9813 2737 then direct to the River Inlet **X-5** (CH 9956 2730) and across the river directly to □DH 0077 2701. The NFL continues directly to Pinnacle **X-6** (DH 0165 2710) then direct to the NamJun Bridge **X-7** (DH 0362 2703). The NFL then follows the road starting on the north end of the NamJun bridge and continues east to through the Road Intersection **X-8** (DH 0504 2704) and across the Gumak Bridge **X-9** (DH 0636 2827). After crossing the bridge the NFL continues to follow the road NE and passes west of G-408 **X-10** (DH 0705 2885) then turns east in the vicinity of the BangSan Sports Park **X-11** (DH 0750 2950) and continues to follow the curvy road on the northern shore of the river valley to □DH 0872 3170 then crosses the Hyupdong Bridge **X-12** (DH 09961 31315). From this point the NFL continues to follow the road east to GoBangSan Bridge **X-13** (DH 11330 31335) and then continues SSE along HWY 460 to a T-intersection X-14 (DH 1353 2721). From the intersection the NFL follows HWY 31 east to pass south of the Dongmyeon Church **X-15** (DH 1535 2740) and continues to the Road Intersection at **X-16** (corridor 76 / DH 1628 3016). Then the NFL turns east to follow Road 453 to □DH 18872 32246 then turns north directly to Hair Pin Turn **X-17** (DH 1887 3308) and follows the curvy road on top of the ridge going east to □DH 2077 3331 (SW corner of corridor 78). The NFL continues straight to □DH 2184 3339, □DH 2290 3460 (SE corner of corridor 80A), □DH 2598 3701 (South point of corridor 80), and □DH 2673 3803 where it meets and follows HWY 453 to □DH 2819 3797. From this point the NFL follows a stream south to □DH 2824 3722 (SW corner of corridor 84) and continues to follow the stream SE to the X/Y sector line at Pyoungcheon Bridge **X-18** (DH 3099 3521).

No.	Name	Grid	No.	Name	Grid
<b>X-1</b>	Intersection (Valley Fork)	CH 85016 29405	<b>X-10</b>	G-408	DH 0705 2885
<b>X-2</b>	Ridge Notch	CH 8937 2830	<b>X-11</b>	BangSan Sports Park	DH 0750 2950
<b>X-3</b>	West entrance of Haesan Tunnel	CH 9279 2733	<b>X-12</b>	Hyupdong Bridge (small bridge)	DH 09961 31315
<b>X-4</b>	East entrance of Haesan Tunnel	CH 9479 2748	<b>X-13</b>	GoBangSan Bridge (small bridge)	DH 11330 31335
<b>X-5</b>	River Inlet	CH 9956 2730	<b>X-14</b>	T-intersection	DH 1353 2721
<b>X-6</b>	Pinnacle	DH 0165 2710	<b>X-15</b>	Dongmyeon Church	DH 1535 2740
<b>X-7</b>	NamJun Bridge	DH 0362 2703	<b>X-16</b>	Road Interchange (Center of corridor 76)	DH 1628 3016
<b>X-8</b>	Road Interchange	DH 0504 2704	<b>X-17</b>	Hair Pin Turn	DH 1887 3308
<b>X-9</b>	Gumak Bridge	DH 0636 2827	<b>X-18</b>	Pyoungcheon Bridge	DH 3099 3521

마. X-RAY 구역. W-10 마산교 삼거리 (CH 83225 28603)지점에 있는 W/X 구역  
 경계선에서, 비행금지선은 북동쪽 방향으로 도로를 따라 X-1 삼거리 (계곡내로 / CH 85106  
 29405)지점으로 이어지고, 여기서 북동쪽 방향으로 도로 및 계곡을 따라 □CH 8611 2909  
 지점으로 이어진 후 계속해서 교차로(□CH 8720 2878)까지 이어진다. 비행금지선은 여기서 동쪽  
 방향으로 도로와 만나는 □CH 8721 2853 지점까지 일직선으로 이어지며, 계속해서 동쪽  
 방향으로 도로를 따라 □CH 8723 2853 까지 이어진다. 여기서 비행금지선은 동쪽 방향으로  
 이어져 X-2 산골짜기 좁은 길 (CH 8937 2830)까지 이어진다. 비행금지선은 산등성이를 내려와  
 회랑 #66 남서쪽 지점 (□CH 9063 2767)과 회랑 #66 남동쪽 지점 (□CH 9181 2726)을 연한  
 서쪽에서 동쪽으로 계곡을 횡단한다. 그 다음 비행금지선은 X-3 해산터널 서쪽 입구 (CH 9279  
 2733)지점에서 X-4 해산터널 동쪽입구 (CH 9479 2748)지점으로 이어진다. 비행금지선은  
 굴곡진 460 번 도로를 따라 □CH9684 2715 (해산전망대)지점까지 이어지고, 여기서 도로를 떠나  
 남동쪽방향 □CH 9722 2693 과 북동쪽방향 □CH9813 2737 지점으로 이어진다. 그 다음  
 산등성이를 따라 X-5 강 입구 (CH 9956 2730)지점으로 이어지며 강을 건너 □DH 0077 2701  
 지점으로 이어진다. 비행금지선은 일직선으로 동쪽방향 X-6 침탑 (DH 0165 2710)과 X-7  
 남전교 (DH 0362 2703)까지 이어진다. 비행금지선은 남전교 북단에서 시작하는 도로를 따라  
 동쪽으로 이어져 X-8 도로삼거리 (DH 0504 2704)지점으로 이어진다. 그 다음 비행금지선은 X-9  
 금악교 (DH 0636 2827)를 건너 북동쪽 방향으로 도로를 따라 X-10 G-408 (DH 0705 2885)  
 서쪽지점을 지나 X-11 방산체육 공원 (잔디 운동장 / DH 0750 2950)부근까지 이어지며,  
 계속해서 도로를 따라 동쪽 및 북쪽 방향으로 □DH 0872 3170 지점으로 이어진다. 비행금지선은  
 여기서 동남동쪽 방향으로 170 도 굽어진 도로를 따라 계속해서 X-12 협동교 (소형다리 /  
 DH09961 31315)로 이어진다. 비행금지선은 동쪽방향으로 도로를 따라 X-13 고방산교  
 (소형다리 / DH11330 31335)로 이어지며, 계속해서 남남동쪽으로 460 번 도로를 따라 X-14 'T'  
 교차로 (DH 1353 2721)지점으로 이어진다. 비행금지선은 동쪽 방향 31 번 도로를 따라 X-15  
 동면교회 (DH1535 2740) 남쪽 지점까지 이어진다. 비행금지선은 북동쪽 방향으로 31 번 도로를  
 따라 X-16 도로교차로 (회랑 #76 중앙 / DH1628 3016) 지점으로 이어지며 그 다음 북쪽  
 방향으로 방향전환 후 453 번 도로를 따라 □DH 18872 32246 지점으로 이어지고 일직선으로 X-  
 17 급격한 모퉁이 (DH 1887 3308)지점으로 이어진다. 비행금지선은 동쪽으로 가는 능선의 굽을  
 길을 따라 □DH 2077 3331 (회랑 #78 서쪽시작) 지점으로 이어진다. 계속해서 비행금지선은  
 일직선으로 □DH 2184 3339 - 회랑 #80A 동쪽하단 (□DH 2290 3460)- 회랑 #80 서쪽  
 시작지점 (□DH 2598 3701)과 453 번 도로와 만나는 □DH 2819 3797 지점으로 이어진다. 그  
 다음 남동쪽 방향으로 하천 남쪽 기슭을 따라 □DH 2824 3722 (회랑 #84 서쪽 시작지점) 지점과  
 이어지며, 계속해서 비행금지선은 굽어진 하천남쪽 기슭을 따라 남동쪽 방향으로 X-18 평촌교  
 (DH 3099 3521) 지점까지 이어진다.

구분	지명	좌표	구분	지명	좌표
X-1	삼거리(계곡내로)	CH 85106 29405	X-10	G-408	DH 0705 2885
X-2	산골짜기좁은길	CH 8937 2830	X-11	방산체육공원(잔디운동장)	DH 0750 2950
X-3	해산터널서쪽입구	CH 9279 2733	X-12	협동교(소형다리)	DH 09961 31315
X-4	해산터널동쪽입구	CH 9479 2748	X-13	고방산교(소형다리)	DH 11330 31335
X-5	강입구	CH 9956 2730	X-14	'T'교차로	DH 1353 2721
X-6	침탑	DH 0165 2710	X-15	동면교회	DH 1535 2740
X-7	남전교	DH 0362 2703	X-16	도로교차로(회랑#76 중앙)	DH 1628 3016
X-8	도로삼거리(교차로)	DH 0504 2704	X-17	급격한모퉁이	DH 1887 3308
X-9	금악교	DH 0636 2827	X-18	평촌교	DH 3099 3521

f. Sector **YANKEE**. From the X/Y sector line at Pyoungcheon Bridge **X-18** (DH 3099 3521) the NFL continues to follow the stream east to a Small Bridge **Y-1** (DH 32645 35839) then follows the northern road east to □DH 3444 3612 then ENE following an unimproved road in the valley to □DH 3767 3734. From here NFL is a straight line connecting the Peak of Hill 675 □DH 3799 3758, □DH 3832 3786 to Hill 1070 □DH 3953 3856 and □DH 4012 3913 (SW corner of corridor 88). The NFL proceeds north towards a small unimproved Road Intersection **Y-2** (DH 4032 3985) where it turns east to pass south of the ROKA Helipads **Y-3** (DH 4101 4029) and then SE directly to JinBu Bridge **Y-4** (DH 4429 3865). From this point the NFL follows HWY 46 north passing a Microwave TWR #3 **Y-5** (DH 4661 4676) to □DH 4703 4725. From this point the NFL follows the north shore of the river to □DH 5450 5070 where the river meets the East Sea and the NFL terminates at the Y sector east boundary line at the SE corner of corridor 92.

No.	Name	Grid	No.	Name	Grid
Y-1	Small Bridge	DH 32645 35839	Y-4	JinBu Bridge	DH 4429 3865
Y-2	Road Intersection	DH 4032 3985	Y-5	MICROWAVE TWR #3	DH 4661 4676
Y-3	ROKA Helipad	DH 4101 4029			

#### D-2. No Fly Area (NFA)

The NFA is an area within the P-518, bordered by the MDL on the north, and extending south approximately 5NM (9.3km) to and including the NFL. The NFA is divided into six smaller areas defined as follows:

a. **Area 1.** The NFA of sector S, from corridor 1 to the Han River adjacent corridor 12. From a north-south line beginning at BG 5000 7395 to BG 5004 7076 (the western boundary of P518) to BG 52967 71153 and BG 5469 7042, to a north-south line centered on the Han River, from BG 95236 76834 (NZ) to BG 94300 83300 (NFL). *Note.* A portion of Area 1 and the NFL is south of the KTZ southern boundary. Aerial flight north of the NFL will comply with this regulation. (Map sheets: 3021-III, 3021-IV, 3021-I, 3021-II, 3121-III, 3121-IV.)

b. **Area 2.** The NFA of sector T, from corridor 12 to 37A. From the eastern boundary of Area 1, east to a north-south line beginning at CH 2131 2022 (Southern Fence), continuing south along the northern and eastern shore of the Imjin River, to CH 2577 1485, then along the eastern boundary of Corridor 36 to CH 26172 14342 (NFL). (Map sheets: 3121-IV, 3122-II, 3121-I.)

c. **Area 3.** The NFA of sector V, from corridor 36 to the west side of corridor 56. From the eastern boundary of Area 2, to a north-south line beginning at CH 6457 4016 (Southern Fence), to CH 6477 3962 to CH 6430 3900 (NW corner of Corridor 56) to CH 6440 3870 (along the west side of Corridor 56) to CH 6401 3750 to CH 6416 3626 to CH 63848 35393 (an intersection) at the NFL. (Map sheets: 3122-I, 3122-II, 3222-III, 3222-IV.)

d. **Area 4.** The NFA of sector W, from corridor 56 to corridor 64. From the eastern boundary of Area 3, east to a north-south line beginning at CH 83428 41607 (Southern Fence), to CH 8328 4120 to CH 8265 4092 to CH 8272 4004 to CH 8280 3921 to CH 8330 3892 to CH 8356 3820 to CH 8340 3731 (along east side of Corridor 64) to CH 8350 3470 to CH 8440 3162 to CH 8323 2860 where it meets the NFL. (Map sheets: 3222-I, 3222-II, 3222-III, 3222-IV.)

바. **YANKEE** 구역. X-18 평촌교 (DH3099 3521) 지점에 있는 X/Y 구역선에서 비행금지선은 동쪽방향으로 시냇물을 따라 Y-1 소형다리 (DH32645 35839)지점으로 이어진다. 그 다음 북쪽에 있는 도로를 따라 □DH 3444 3612 지점 동쪽으로 이어지고, 비포장도로 및 계곡을 따라 □DH3767 3734 지점으로 이어진다. 비행금지선은 일직선으로 675 고지 (□DH3799 3758) - □DH3832 3786 - 1070 고지 (□DH3953 3856) - □DH4012 3913 (회랑 #88A 서쪽 시작지점) - Y-2 도로삼거리 (DH4032 3985) - □DH 4057 4017 - Y-3 한국육군헬기장 (DH4101 4029) - Y-4 진부 1 교 (DH4429 3865)지점까지 이어진다. 여기서 비행금지선은 북쪽방향으로 46 번 도로를 따라 Y-5 Microwave TWR 3 (DH4661 4676) 지점으로 이어지며, 비행금지선은 하천북쪽 경계를 따라 강이 동해와 만나고 비행금지선이 YANKEE 구역 동쪽 경계선과 만나는 지점 (92 번 회랑 남동쪽 모퉁이)인 □DH5450 5070 으로 이어진다.

구분	지명	좌표	구분	지명	좌표
Y-1	소형다리	DH 32645 35839	Y-4	진부 1 교	DH4429 3865
Y-2	도로삼거리	DH4032 3985	Y-5	Microwave TWR 3	DH 4661 4676
Y-3	한국육군헬기장	DH4101 4029			

## 라-2. 비행금지구역 (NFA)

비행금지구역은 (RK)P518 한국전술지대내의 지역으로, 북쪽으로는 비무장지대 남방한계선까지, 남쪽으로는 비행금지선을 포함한 약 5NM(9.3KM)의 지대이다. 비행금지구역은 다음과 같이 6 개의 소구역으로 구별된다.

가. **1 구역.** 1 번 회랑에서 12 번 회랑에 근접한 한강 중심부까지 S 구역의 비행금지구역 북쪽에서 남쪽으로 BG50007395 - BG5004 7076 (P518 서쪽경계선)을 연결한 선으로부터 BG52967 71153 - BG54697042 지점에서 비행금지선을 따라 한강을 중심으로 한 BG955236 76834 - 남방한계선과 만나는 BG94300 83300 지점을 남북으로 연결한 선으로 이어진다. 참조. 구역 1 및 비행금지선의 일부분은 (RK)P518 남쪽경계선의 남쪽에 있다. 비행금지선 북쪽에서의 비행은 이 규정을 따라야 한다. (지도: 3021-III, 3021-IV, 3021-I, 3021-II, 3121-III, 3121-IV.)

나. **2 구역.** 12 번 회랑에서 서쪽한강 중심부에서 37A 회랑까지의 T 구역의 비행금지구역. 1 구역의 동쪽경계선으로부터 동쪽으로 CH21312022 (남방철책선)에서 시작하여 임진강북쪽 및 동쪽기슭을 따라 남쪽으로 CH25771485 지점으로, 36 번 회랑의 동쪽경계선을 따라 CH26172 14342 (비행금지선)지점을 남북으로 연결한 선이다. (지도: 3121-IV, 3122-II, 3121-I.)

다. **3 구역.** 37 번 회랑에서 36 번 회랑의 서측 V 구역의 비행금지구역. 2 구역의 동쪽경계선으로부터 CH64574016 (남방철책선)에서 시작하여 CH64773962-CH6430 3900 (회랑 #56 서북쪽모서리) - CH64403870 (회랑 #56 회랑의 서쪽면) - CH64013750 - CH64163626 - CH6384835393 (도로삼거리 위) - CH63443439 - CH6349333685 (비행금지선)지점을 남북으로 연결한 선이다. (지도: 3122-I, 3122-II, 3222-III, 3222-IV.)

라. **4 구역.** 56 번 회랑에서 64 번 회랑까지의 W 구역의 비행금지구역 3 구역의 동쪽경계선으로 부터 동쪽으로 CH6457 4016 (남방철책선)에서 시작하여, CH83284120 - CH82654092 - CH82724004 - CH82803921 - CH83303892 - CH83563820 - CH83403731 (회랑 #64 동쪽면) - CH83503470 - CH84403162 - CH83222860 (비행금지선) 지점을 남북으로 연결한 선이다. (지도: 3222-I, 3222-II, 3222-III, 3222-IV.)

e. **Area 5.** The NFA of sector X, from East side of corridor 64 to corridor 84. From eastern boundary of Area 4, to a north-south line beginning at DH 30520 45285 (Southern Fence) and following the road south passed the Y intersection at DH 30668 35558 and continuing on to meet the NFL at North Pyongchon Bridge DH 30992 35210. (Map sheets: 3222- I, 3222-II, 3322-III, 3322-IV, 3322-I, 3322-II.)

f. **Area 6.** The NFA of sector Y, from the east side of corridor 84 to corridor 92C. From the eastern boundary of Area 5, starting at DH 30520 45285 (Southern Fence), east to the eastern edge of P518 DH 4459 7328 where it follows the eastern coastline south to meet the NFL at DH 5450 5070, (Map sheets: 3322-I, 3322-II, 3422-IV, 3423-III.)

**D-3. Corridor Areas**

The coordinates of each corridor boundary are listed in the tables below. Generally, for corridors that adjoin the NFL, the first point listed is the most SW point of the corridor. The listing then continues clockwise, terminating at the NFL. For corridors that do not adjoin the NFL, the first point is the western or southernmost point. The listing then continues clockwise, terminating at the beginning. Corridors listed on tables are each accepted as designated corridor.

**Table 1**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2A</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
1	BG 5469 7042	BG 6299 8132	BG 5930 7720	BG 7072 8458	BG 81335 79490
2	BG 5218 7149	BG 6171 8280	BG 5589 7899	BG 7054 8472	BG 8181 8051
3	BG 5217 7303	BG 6101 8351	BG 5634 7989	BG 7169 8626	BG 8182 8169
4	BG 5276 7421	BG 5830 8680	BG 5847 7877	BG 7057 8743	BG 8280 8168
5	BG 5802 7083	BG 5910 8731	BG 6143 8308	BG 7133 8798	BG 8280 8009
6		BG 6379 8182	BG 6299 8132	BG 7225 8712	BG 82275 78792
7				BG 7287 8798	
8				BG 7338 8842	
9				BG 7397 8757	
10				BG 7174 8422	

\*The Amendments to Table 1 (Corridors 1, 2A) are not shown on the 2011 version, 1:50,000 P518 Aviation Special Maps.

**Table 2**

	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>16A</b>
1	BG 84180 77115	BG 96227 82453	BG 99147 86520	BG 9780 8800
2	BG 8429 8121	BG 9541 8341	BG 9729 8641	BG 9670 8801
3	BG 8530 8121	BG 9631 8400	BG 9719 8749	BG 9670 8900
4	BG 85270 78247	BG 9773 8238	BG 9775 8772	BG 9880 8901
5			BG 9780 8800	BG 98817 87612
6			BG 9840 8800	BG 9840 8800
7			BG 98817 87612	BG 9780 8800

마. 5 구역. 64 번 회랑 동측에서 84 번 회랑까지의 X 구역의 비행금지구역 4 구역의 동쪽 경계선에서 DH3052045285 (남방철책선)에서 시작하여, DH30584485 - DH 30668 35558 - DH30992 35210 (비행금지선)지점을 남북으로 연결한 선이다. (지도: 3222-I, 3222-II, 3322-III, 3322-IV, 3322-I, 3322-II.)

바. 6 구역. 84 번 회랑의 동측에서 92C 회랑까지의 Y 구역의 비행금지구역. 5 구역의 동쪽 경계선에서부터 동쪽으로 DH30520 45285 (남방철책선)에서 시작하여 동쪽 해안선을 따라 남쪽 방향으로 DH54505070 (비행금지선) 지점을 남북으로 연결한 선이다. (지도: 3322-I, 3322-II, 3422-IV, 3423-III.)

**라-3. 회랑**

회랑의 각 좌표는 아래의 표에 기술되어있다. 일반적으로, 비행금지선에 인접하는 회랑에 대해서는 표에 첫 번째로 기술된 좌표가 회랑의 최고 남서쪽 좌표이다. 그 다음으로 기술된 좌표는 남서쪽 정점을 기준으로 시계방향 순으로 표기되어 있으며 비행금지선에서 종료된다. 비행금지선에 인접 하지 않는 회랑의 경우, 표에서 첫 번째로 기술된 좌표가 회랑의 최고 남쪽 혹은 서쪽 좌표이다. 그 다음으로 기술된 좌표는 정점을 기준으로 시계방향 순으로 표기되어 있으며 시작점에서 종료된다. 표에 명기된 각 회랑은 지정된 회랑으로 인정된다.

**표 1**

	1	2	2A	4	8
1	BG 5469 7042	BG 6299 8132	BG 5930 7720	BG 7072 8458	BG 81335 79490
2	BG 5218 7149	BG 6171 8280	BG 5589 7899	BG 7054 8472	BG 8181 8051
3	BG 5217 7303	BG 6101 8351	BG 5634 7989	BG 7169 8626	BG 8182 8169
4	BG 5276 7421	BG 5830 8680	BG 5847 7877	BG 7057 8743	BG 8280 8168
5	BG 5802 7083	BG 5910 8731	BG 6143 8308	BG 7133 8798	BG 8280 8009
6		BG 6379 8182	BG 6299 8132	BG 7225 8712	BG 82275 78792
7				BG 7287 8798	
8				BG 7338 8842	
9				BG 7397 8757	
				BG 7174 8422	

\* 본 회랑 1,2A 의 변경사항은 2011 년 발행 1:50,000 P518 항법도에 반영되지 않음.

**표 2**

	10	12	16	16A
1	BG 84180 77115	BG 96227 82453	BG 99147 86520	BG 9780 8800
2	BG 8429 8121	BG 9541 8341	BG 9729 8641	BG 9670 8801
3	BG 8530 8121	BG 9631 8400	BG 9719 8749	BG 9670 8900
4	BG 85270 78247	BG 9773 8238	BG 9775 8772	BG 9880 8901
5			BG 9780 8800	BG 98817 87612
6			BG 9840 8800	BG 9840 8800
7			BG 98817 87612	BG 9780 8800

**Table 3**

	<b>20</b>	<b>20A</b>	<b>20B</b>	<b>22</b>
1	CG 00352 95750	BH 9939 0065	CH 0083 0118	CG 0172 9788
2	BG 9934 9621	BH 9650 0199	CH 0360 0210	CG 0168 9839
3	CG 0060 9830	BH 9541 0280	CH 0409 0320	CG 0150 9860
4	BH 9990 0041	BH 95799 03394	CH 0480 0251	CG 0175 9860
5	BH 9939 0065	BH 9656703203	CH 0451 0139	CG 0241 9971
6	BH 9971 0102	BH 9702 0280	CH 0224 0050	CG 0641 9970
7	BH 9997 0122	CH 0004 0151	CH 0083 0118	CG 0704 9943
8	CH 0004 0151	BH 9997 0122		CG 0763 9906
9	CH 0083 0118	BH 9971 0102		CG 08310 97663
10	CH 0224 0050	BH 9939 0065		
11	CG 0150 9860			
12	CG 0168 9839			
13	CG 0172 9788			

**Table 4**

	<b>24</b>	<b>24A</b>	<b>24B</b>	<b>26</b>
1	CG 0956 9952	CH 0881 0140	CH 0901 0260	CH 1677 0248
2	CH 0881 0040	CH 0780 0230	CH 0930 0540	CH 1560 0370
3	CH 0881 0140	CH 0851 0299	CH 1037 0527	CH 1040 0430
4	CH 0901 0260	CH 0901 0260	CH 1040 0430	CH 1037 0527
5	CH 0991 0259	CH 0881 0140	CH 0991 0259	CH 1620 0460
6	CH 0978 0110		CH 0901 0260	CH 1767 0302
7	CH 1013 0045			

**Table 5**

	<b>28</b>	<b>28A</b>	<b>28B</b>	<b>28TC</b>
1	CH 17037 05957	CH 1439 0811	CH 1439 0811	CH 1543 0851
2	CH 1481 0760	CH 1380 0661	CH 1330 0823	CH 1620 0900
3	CH 1439 0811	CH 1230 0721	CH 1270 0899	CH 1632 1170
4	CH 1521 0895	CH 1250 0810	CH 1351 0943	CH 1732 1199
5	CH 1543 0851	CH 1320 0789	CH 1380 0900	CH 1852 1251
6	CH 1631 0771	CH 1330 0823	CH 1521 0895	CH 1850 1393
7	CH 1745 0689	CH 1439 0811	CH 1439 0811	CH 2013 1509
8	CH 17354 06886		CH 1439 0811	CH 2079 1446
9				CH 1949 1344
10				CH 1951 1187
11				CH 1732 1086
12				CH 1724 0849
13				CH 1631 0771
14				CH 1543 0851

☒ 3

	20	20A	20B	22
1	CG 00352 95750	BH 9939 0065	CH 0083 0118	CG 0172 9788
2	BG 9934 9621	BH 9650 0199	CH 0360 0210	CG 0168 9839
3	CG 0060 9830	BH 9541 0280	CH 0409 0320	CG 0150 9860
4	BH 9990 0041	BH 95799 03394	CH 0480 0251	CG 0175 9860
5	BH 9939 0065	BH 9656703203	CH 0451 0139	CG 0241 9971
6	BH 9971 0102	BH 9702 0280	CH 0224 0050	CG 0641 9970
7	BH 9997 0122	CH 0004 0151	CH 0083 0118	CG 0704 9943
8	CH 0004 0151	BH 9997 0122		CG 0763 9906
9	CH 0083 0118	BH 9971 0102		CG 08310 97663
10	CH 0224 0050	BH 9939 0065		
11	CG 0150 9860			
12	CG 0168 9839			
13	CG 0172 9788			

☒ 4

	24	24A	24B	26
1	CG 0956 9952	CH 0881 0140	CH 0901 0260	CH 1677 0248
2	CH 0881 0040	CH 0780 0230	CH 0930 0540	CH 1560 0370
3	CH 0881 0140	CH 0851 0299	CH 1037 0527	CH 1040 0430
4	CH 0901 0260	CH 0901 0260	CH 1040 0430	CH 1037 0527
5	CH 0991 0259	CH 0881 0140	CH 0991 0259	CH 1620 0460
6	CH 0978 0110		CH 0901 0260	CH 1767 0302
7	CH 1013 0045			

☒ 5

	28	28A	28B	28TC
1	CH 17037 05957	CH 1439 0811	CH 1439 0811	CH 1543 0851
2	CH 1481 0760	CH 1380 0661	CH 1330 0823	CH 1620 0900
3	CH 1439 0811	CH 1230 0721	CH 1270 0899	CH 1632 1170
4	CH 1521 0895	CH 1250 0810	CH 1351 0943	CH 1732 1199
5	CH 1543 0851	CH 1320 0789	CH 1380 0900	CH 1852 1251
6	CH 1631 0771	CH 1330 0823	CH 1521 0895	CH 1850 1393
7	CH 1745 0689	CH 1439 0811	CH 1439 0811	CH 2013 1509
8	CH 17354 06886		CH 1439 0811	CH 2079 1446
9				CH 1949 1344
10				CH 1951 1187
11				CH 1732 1086
12				CH 1724 0849
13				CH 1631 0771
14				CH 1543 0851

**Table 6**

	<b>28C</b>	<b>32</b>	<b>28TC</b>	<b>36</b>
1	CH 1632 1170	CH 2255 1054	CH 2082 1592	CH 25476 13523
2	CH 1551 1251	CH 2150 1220	CH 2384 2002	CH 2278 1678
3	CH 1480 1300	CH 2171 1360	CH 2427 2209	CH 2341 1771
4	CH 1561 1361	CH 2079 1446	CH 2469 2204	CH 26172 14342
5	CH 1651 1302	CH 2013 1509	CH 2434 1869	
6	CH 1732 1199	CH 1991 1528	CH 2341 1771	
7	CH 1632 1170	CH 1920 1860	CH 2278 1678	
8		CH 2010 1881	CH 2151 1530	
9		CH 2082 1592	CH 2082 1592	
10		CH 2151 1530		
11		CH 2272 1391		
12		CH 2261 1240		
13		CH 23532 10802		

**Table 7**

	<b>37</b>	<b>37A</b>	<b>37B</b>	<b>37TC</b>
1	CH 28956 20566	CH 2758 2170	CH 2711 2369	CH 2711 2369
2	CH 2758 2170	CH 2469 2204	CH 2550 2471	CH 2783 2448
3	CH 2768 2270	CH 2427 2209	CH 2472 2640	CH 2881 2450
4	CH 2820 2270	CH 2436 2315	CH 2560 2701	CH 2880 2554
5	CH 29550 21416	CH 2650 2292	CH 2639 2540	CH 2923 2659
6		CH 2711 2369	CH 2783 2448	CH 3019 2661
7		CH 2768 2270	CH 2711 2369	CH 3010 2600
8		CH 2758 2170		CH 2975 2472
9				CH 2790 2323
10				CH 2768 2270
11				CH 2711 2369

**Table 8**

	<b>38</b>	<b>38A</b>	<b>38TC</b>	<b>38B</b>
1	CH 33868 26478	CH 2923 2659	CH 3241 2790	CH 3272 3037
2	CH 3270 2689	CH 2840 2671	CH 3272 3037	CH 3029 3239
3	CH 3019 2661	CH 2720 2940	CH 3251 3169	CH 3081 3311
4	CH 2923 2659	CH 2800 3010	CH 3352 3199	CH 3251 3169
5	CH 2949 2759	CH 2911 2760	CH 3722 3640	CH 3272 3037
6	CH 3241 2790	CH 2949 2759	CH 3821 3700	
7	CH 3340 2770	CH 2923 2659	CH 3882 3700	
8	CH 34155 27410		CH 3880 3601	
9			CH 3821 3599	
10			CH 3371 3047	
11			CH 3360 2850	
12			CH 3340 2770	
13			CH 3241 2790	

☒ 6

	28C	32	28TC	36
1	CH 1632 1170	CH 2255 1054	CH 2082 1592	CH 25476 13523
2	CH 1551 1251	CH 2150 1220	CH 2384 2002	CH 2278 1678
3	CH 1480 1300	CH 2171 1360	CH 2427 2209	CH 2341 1771
4	CH 1561 1361	CH 2079 1446	CH 2469 2204	CH 26172 14342
5	CH 1651 1302	CH 2013 1509	CH 2434 1869	
6	CH 1732 1199	CH 1991 1528	CH 2341 1771	
7	CH 1632 1170	CH 1920 1860	CH 2278 1678	
8		CH 2010 1881	CH 2151 1530	
9		CH 2082 1592	CH 2082 1592	
10		CH 2151 1530		
11		CH 2272 1391		
12		CH 2261 1240		
13		CH 23532 10802		

☒ 7

	37	37A	37B	37TC
1	CH 28956 20566	CH 2758 2170	CH 2711 2369	CH 2711 2369
2	CH 2758 2170	CH 2469 2204	CH 2550 2471	CH 2783 2448
3	CH 2768 2270	CH 2427 2209	CH 2472 2640	CH 2881 2450
4	CH 2820 2270	CH 2436 2315	CH 2560 2701	CH 2880 2554
5	CH 29550 21416	CH 2650 2292	CH 2639 2540	CH 2923 2659
6		CH 2711 2369	CH 2783 2448	CH 3019 2661
7		CH 2768 2270	CH 2711 2369	CH 3010 2600
8		CH 2758 2170		CH 2975 2472
9				CH 2790 2323
10				CH 2768 2270
11				CH 2711 2369

☒ 8

	38	38A	38TC	38B
1	CH 33868 26478	CH 2923 2659	CH 3241 2790	CH 3272 3037
2	CH 3270 2689	CH 2840 2671	CH 3272 3037	CH 3029 3239
3	CH 3019 2661	CH 2720 2940	CH 3251 3169	CH 3081 3311
4	CH 2923 2659	CH 2800 3010	CH 3352 3199	CH 3251 3169
5	CH 2949 2759	CH 2911 2760	CH 3722 3640	CH 3272 3037
6	CH 3241 2790	CH 2949 2759	CH 3821 3700	
7	CH 3340 2770	CH 2923 2659	CH 3882 3700	
8	CH 34155 27410		CH 3880 3601	
9			CH 3821 3599	
10			CH 3371 3047	
11			CH 3360 2850	
12			CH 3340 2770	
13			CH 3241 2790	

**Table 9**

	<b>38C</b>	<b>42</b>	<b>42A</b>	<b>42B</b>
1	CH 3251 3169	CH 3672 3073	CH 3722 3640	CH 3882 3700
2	CH 3250 3400	CH 3690 3200	CH 3671 3690	CH 4000 3828
3	CH 3480 3500	CH 3901 3470	CH 3730 3760	CH 4120 3841
4	CH 3510 3420	CH 3880 3601	CH 3821 3700	CH 4120 3809
5	CH 3350 3340	CH 3882 3700	CH 3722 3640	CH 3990 3668
6	CH 3352 3199	CH 3990 3668		CH 3882 3700
7	CH 3251 3169	CH 3990 3581		
8		CH 4033 3481		
9		CH 3780 3160		
10		CH 3770 3107		

**Table 10**

	<b>46A</b>	<b>46</b>	<b>46B</b>	<b>46C</b>
1	CH 3990 3581	CH 4277 3358	CH 4220 3600	CH 4284 3681
2	CH 4220 3600	CH 4280 3440	CH 4181 3799	CH 4470 3910
3	CH 4231 3491	CH 4259 3441	CH 4449 4061	CH 4620 4011
4	CH 4033 3481	CH 4231 3491	CH 4520 4010	CH 4652 3910
5	CH 3990 3581	CH 4220 3600	CH 4261 3760	CH 4530 3840
6		CH 4284 3681	CH 4284 3681	CH 4349 3604
7		CH 4349 3604	CH 4220 3600	CH 4284 3681
8		CH 4292 3531		
9		CH 4380 3541		
10		CH 4381 3491		

**Table 11**

	<b>48A</b>	<b>48</b>	<b>52A</b>	<b>52</b>
1	CH 4620 4011	CH 49433 35792	CH 5136 3848	CH 5429 3365
2	CH 4880 4049	CH 4851 3681	CH 5482 3798	CH 5461 3481
3	CH 4900 3950	CH 4967 3700	CH 5471 3698	CH 5471 3698
4	CH 4967 3700	CH 5136 3848	CH 5192 3748	CH 5482 3798
5	CH 4851 3681	CH 5192 3748	CH 5136 3848	CH 5635 3900
6	CH 4803 3912	CH 49955 35760		CH 5701 3830
7	CH 4652 3910			CH 5673 3651
8	CH 4620 4011			CH 5667 3546
9				CH 56600 34718

**Table 12**

	<b>52B</b>	<b>52C</b>	<b>52D</b>	<b>56</b>
1	CH 5482 3798	CH 5635 3900	CH 5673 3651	CH 6434 3543
2	CH 5521 3879	CH 5818 3971	CH 5768 3637	CH 6401 3750
3	CH 5550 4027	CH 5843 3884	CH 5768 3540	CH 6440 3870
4	CH 5604 4004	CH 5701 3830	CH 5667 3546	CH 6430 3900
5	CH 5635 3900	CH 5635 3900	CH 5673 3651	CH 6530 3921
6	CH 5482 3798			CH 6540 3870
7				CH 6525 3801
8				CH 6520 3688
9				CH 65467 35163

☒ 9

	38C	42	42A	42B
1	CH 3251 3169	CH 3672 3073	CH 3722 3640	CH 3882 3700
2	CH 3250 3400	CH 3690 3200	CH 3671 3690	CH 4000 3828
3	CH 3480 3500	CH 3901 3470	CH 3730 3760	CH 4120 3841
4	CH 3510 3420	CH 3880 3601	CH 3821 3700	CH 4120 3809
5	CH 3350 3340	CH 3882 3700	CH 3722 3640	CH 3990 3668
6	CH 3352 3199	CH 3990 3668		CH 3882 3700
7	CH 3251 3169	CH 3990 3581		
8		CH 4033 3481		
9		CH 3780 3160		
10		CH 3770 3107		

☒ 10

	46A	46	46B	46C
1	CH 3990 3581	CH 4277 3358	CH 4220 3600	CH 4284 3681
2	CH 4220 3600	CH 4280 3440	CH 4181 3799	CH 4470 3910
3	CH 4231 3491	CH 4259 3441	CH 4449 4061	CH 4620 4011
4	CH 4033 3481	CH 4231 3491	CH 4520 4010	CH 4652 3910
5	CH 3990 3581	CH 4220 3600	CH 4261 3760	CH 4530 3840
6		CH 4284 3681	CH 4284 3681	CH 4349 3604
7		CH 4349 3604	CH 4220 3600	CH 4284 3681
8		CH 4292 3531		
9		CH 4380 3541		
10		CH 4381 3491		

☒ 11

	48A	48	52A	52
1	CH 4620 4011	CH 49433 35792	CH 5136 3848	CH 5429 3365
2	CH 4880 4049	CH 4851 3681	CH 5482 3798	CH 5461 3481
3	CH 4900 3950	CH 4967 3700	CH 5471 3698	CH 5471 3698
4	CH 4967 3700	CH 5136 3848	CH 5192 3748	CH 5482 3798
5	CH 4851 3681	CH 5192 3748	CH 5136 3848	CH 5635 3900
6	CH 4803 3912	CH 49955 35760		CH 5701 3830
7	CH 4652 3910			CH 5673 3651
8	CH 4620 4011			CH 5667 3546
9				CH 56600 34718

☒ 12

	52B	52C	52D	56
1	CH 5482 3798	CH 5635 3900	CH 5673 3651	CH 6434 3543
2	CH 5521 3879	CH 5818 3971	CH 5768 3637	CH 6401 3750
3	CH 5550 4027	CH 5843 3884	CH 5768 3540	CH 6440 3870
4	CH 5604 4004	CH 5701 3830	CH 5667 3546	CH 6430 3900
5	CH 5635 3900	CH 5635 3900	CH 5673 3651	CH 6530 3921
6	CH 5482 3798			CH 6540 3870
7				CH 6525 3801
8				CH 6520 3688
9				CH 65467 35163

**Table 13**

	<b>56A</b>	<b>60</b>	<b>60A</b>	<b>62</b>
1	CH 6525 3801	CH 7070 2830	CH 7187 3773	CH 7689 2842
2	CH 6741 3811	CH 7081 3001	CH 7529 3718	CH 7560 3498
3	CH 6860 3761	CH 7151 3081	CH 7518 3609	CH 7518 3609
4	CH 7046 3767	CH 7189 3251	CH 7180 3668	CH 7529 3718
5	CH 7073 3657	CH 7131 3381	CH 7187 3773	CH 7670 3630
6	CH 6830 3659	CH 7140 3481		CH 7660 3486
7	CH 6730 3710	CH 7073 3657		CH 7680 3369
8	CH 6520 3688	CH 7046 3767		CH 7780 2914
9	CH 6525 3801	CH 7187 3773		
10		CH 7180 3668		
11		CH 7240 3480		
12		CH 7233 3411		
13		CH 7302 3266		
14		CH 7250 3040		
15		CH 7180 2970		
16		CH 7180 2626		

**Table 14**

	<b>64A</b>	<b>64</b>	<b>66A</b>	<b>66</b>
1	CH 8174 3052	CH 8302 3009	CH 8451 3741	CH 9063 2767
2	CH 7870 3311	CH 8279 3091	CH 8870 3750	CH 9340 3430
3	CH 7680 3369	CH 8330 3170	CH 9020 3570	CH 9481 3520
4	CH 7660 3486	CH 8250 3441	CH 9481 3520	CH 9541 3370
5	CH 7941 3392	CH 8240 3840	CH 9340 3430	CH 9462 3359
6	CH 8279 3091	CH 8191 3980	CH 8970 3478	CH 9181 2726
7	CH 8302 3009	CH 8290 4020	CH 8831 3651	
8		CH 8451 3741	CH 8381 3641	
9		CH 8340 3731	CH 8340 3731	
10		CH 8350 3470	CH 8451 3741	
11		CH 8440 3162		
12		CH 8315 2868		

☒ 13

	56A	60	60A	62
1	CH 6525 3801	CH 7070 2830	CH 7187 3773	CH 7689 2842
2	CH 6741 3811	CH 7081 3001	CH 7529 3718	CH 7560 3498
3	CH 6860 3761	CH 7151 3081	CH 7518 3609	CH 7518 3609
4	CH 7046 3767	CH 7189 3251	CH 7180 3668	CH 7529 3718
5	CH 7073 3657	CH 7131 3381	CH 7187 3773	CH 7670 3630
6	CH 6830 3659	CH 7140 3481		CH 7660 3486
7	CH 6730 3710	CH 7073 3657		CH 7680 3369
8	CH 6520 3688	CH 7046 3767		CH 7780 2914
9	CH 6525 3801	CH 7187 3773		
10		CH 7180 3668		
11		CH 7240 3480		
12		CH 7233 3411		
13		CH 7302 3266		
14		CH 7250 3040		
15		CH 7180 2970		
16		CH 7180 2626		

☒ 14

	64A	64	66A	66
1	CH 8174 3052	CH 8302 3009	CH 8451 3741	CH 9063 2767
2	CH 7870 3311	CH 8279 3091	CH 8870 3750	CH 9340 3430
3	CH 7680 3369	CH 8330 3170	CH 9020 3570	CH 9481 3520
4	CH 7660 3486	CH 8250 3441	CH 9481 3520	CH 9541 3370
5	CH 7941 3392	CH 8240 3840	CH 9340 3430	CH 9462 3359
6	CH 8279 3091	CH 8191 3980	CH 8970 3478	CH 9181 2726
7	CH 8302 3009	CH 8290 4020	CH 8831 3651	
8		CH 8451 3741	CH 8381 3641	
9		CH 8340 3731	CH 8340 3731	
10		CH 8350 3470	CH 8451 3741	
11		CH 8440 3162		
12		CH 8315 2868		

**Table 15**

	<b>68A</b>	<b>68</b>	<b>68B</b>	<b>72</b>
1	CH 9481 3520	CH 9956 2730	CH 9952 3020	DH 10250 31493
2	CH 9541 3610	CH 9920 2732	DH 0131 3211	DH 1041 3190
3	CH 9540 3680	CH 9820 2850	DH 0270 3491	DH 0960 3290
4	CH 9651 3670	CH 9870 2941	DH 0347 3436	DH 0960 3381
5	CH 9651 3570	CH 9952 3020	DH 0221 3156	DH 1029 3460
6	CH 9590 3465	DH 0029 2959	DH 0029 2959	DH 1132 3360
7	CH 9659 3371	CH 9955 2878	CH 9952 3020	DH 1070 3310
8	CH 9820 3370	CH 9940 2850		DH 1159 3208
9	CH 9810 3180	DH 0077 2701		DH 11220 31364
10	CH 9871 3041			
11	CH 9952 3020			
12	CH 9870 2941			
13	CH 9801 2961			
14	CH 9710 3160			
15	CH 9710 3270			
16	CH 9610 3270			
17	CH 9541 3370			
18	CH 9481 3520			

**Table 16**

	<b>72A</b>	<b>72B</b>	<b>72C</b>	<b>76</b>
1	DH 0960 3381	DH 1029 3460	DH 1172 3688	DH 1587 3010
2	DH 0850 3490	DH 1050 3590	DH 1340 3701	DH 1550 3160
3	DH 0791 3611	DH 1090 3640	DH 1430 3800	DH 1580 3470
4	DH 0710 3640	DH 1041 3710	DH 1490 3731	DH 1540 3590
5	DH 0581 3811	DH 1130 3759	DH 1380 3600	DH 1575 3737
6	DH 0640 3841	DH 1172 3688	DH 1192 3590	DH 1681 3704
7	DH 0690 3840	DH 1192 3590	DH 1172 3688	DH 1650 3580
8	DH 0770 3721	DH 1139 3550		DH 1680 3480
9	DH 0870 3679	DH 1132 3360		DH 1650 3170
10	DH 0940 3560	DH 1029 3460		DH 1684 3025
11	DH 1029 3460			
12	DH 0960 3381			

**Table 17**

	<b>78</b>	<b>80A</b>	<b>80</b>	<b>84</b>
1	DH 20769 33311	DH 2184 3339	DH 2598 3701	DH 2824 3722
2	DH 1950 3600	DH 2141 3430	DH 2529 3768	DH 2990 4070
3	DH 1949 3751	DH 2191 3511	DH 2451 3849	DH 2920 4230
4	DH 2051 3751	DH 2215 3573	DH 2320 3990	DH 2981 4400
5	DH 2050 3620	DH 2451 3849	DH 2380 4070	DH 3080 4390
6	DH 2141 3430	DH 2529 3768	DH 2667 3784	DH 3061 4341
7	DH 2184 3339	DH 2310 3541		DH 3032 4239
8		DH 2290 3460		DH 3031 4220
9				DH 3090 4061
10				DH 2895 3662

☒ 15

	68A	68	68B	72
1	CH 9481 3520	CH 9956 2730	CH 9952 3020	DH 10250 31493
2	CH 9541 3610	CH 9920 2732	DH 0131 3211	DH 1041 3190
3	CH 9540 3680	CH 9820 2850	DH 0270 3491	DH 0960 3290
4	CH 9651 3670	CH 9870 2941	DH 0347 3436	DH 0960 3381
5	CH 9651 3570	CH 9952 3020	DH 0221 3156	DH 1029 3460
6	CH 9590 3465	DH 0029 2959	DH 0029 2959	DH 1132 3360
7	CH 9659 3371	CH 9955 2878	CH 9952 3020	DH 1070 3310
8	CH 9820 3370	CH 9940 2850		DH 1159 3208
9	CH 9810 3180	DH 0077 2701		DH 11220 31364
10	CH 9871 3041			
11	CH 9952 3020			
12	CH 9870 2941			
13	CH 9801 2961			
14	CH 9710 3160			
15	CH 9710 3270			
16	CH 9610 3270			
17	CH 9541 3370			
18	CH 9481 3520			

☒ 16

	72A	72B	72C	76
1	DH 0960 3381	DH 1029 3460	DH 1172 3688	DH 1587 3010
2	DH 0850 3490	DH 1050 3590	DH 1340 3701	DH 1550 3160
3	DH 0791 3611	DH 1090 3640	DH 1430 3800	DH 1580 3470
4	DH 0710 3640	DH 1041 3710	DH 1490 3731	DH 1540 3590
5	DH 0581 3811	DH 1130 3759	DH 1380 3600	DH 1575 3737
6	DH 0640 3841	DH 1172 3688	DH 1192 3590	DH 1681 3704
7	DH 0690 3840	DH 1192 3590	DH 1172 3688	DH 1650 3580
8	DH 0770 3721	DH 1139 3550		DH 1680 3480
9	DH 0870 3679	DH 1132 3360		DH 1650 3170
10	DH 0940 3560	DH 1029 3460		DH 1684 3025
11	DH 1029 3460			
12	DH 0960 3381			

☒ 17

	78	80A	80	84
1	DH 20769 33311	DH 2184 3339	DH 2598 3701	DH 2824 3722
2	DH 1950 3600	DH 2141 3430	DH 2529 3768	DH 2990 4070
3	DH 1949 3751	DH 2191 3511	DH 2451 3849	DH 2920 4230
4	DH 2051 3751	DH 2215 3573	DH 2320 3990	DH 2981 4400
5	DH 2050 3620	DH 2451 3849	DH 2380 4070	DH 3080 4390
6	DH 2141 3430	DH 2529 3768	DH 2667 3784	DH 3061 4341
7	DH 2184 3339	DH 2310 3541		DH 3032 4239
8		DH 2290 3460		DH 3031 4220
9				DH 3090 4061
10				DH 2895 3662

**Table 18**

	<b>84A</b>	<b>84B</b>	<b>88</b>	<b>88A</b>	<b>90</b>
1	DH 3061 4341	DH 34075 35970	DH 44305 39720	DH 4012 3913	DH 51534 48005
2	DH 3251 4251	DH 3551 4151	DH 4278 3989	DH 3920 4170	DH 4619 4880
3	DH 3552 4248	DH 3552 4248	DH 4010 4220	DH 3961 4361	DH 4564 5011
4	DH 3551 4151	DH 3549 4530	DH 3961 4361	DH 4010 4220	DH 4320 5071
5	DH 3231 4149	DH 3649 4531	DH 4067 4379	DH 4101 4029	DH 4270 5131
6	DH 3032 4239	DH 3651 4150	DH 4107 4273		DH 4330 5231
7	DH 3061 4341	DH 3511 3591	DH 4330 4080		DH 4370 5171
8			DH 44345 40700		DH 4639 5100
9					DH 4690 4980
10					DH 5250 4869

\*Corridor 88A is not shown on the 2011 version, 1:50,000 P518 Aviation Special Maps.

**Table 19**

	<b>92</b>	<b>92A</b>	<b>92B</b>	<b>92C</b>
1	DH 5371 5027	DH 5160 5421	DH 5080 5532	DH 5183 5576
2	DH 5160 5421	DH 4831 5500	DH 4920 5601	DH 5210 5599
3	DH 5080 5532	DH 4671 5611	DH 4921 5941	DH 5057 5923
4	DH 5183 5576	DH 4571 5760	DH 5014 6019	DH 5014 6019
5	DH 5240 5470	DH 4670 5980	DH 5057 5923	DH 4821 6443
6	DH 5450 5070	DH 4661 6261	DH 5020 5891	DH 4767 6555
7		DH 4767 6555	DH 5020 5660	DH 4731 6640
8		DH 4821 6443	DH 5183 5576	DH 4721 6841
9		DH 4770 6261	DH 5080 5532	DH 4480 7120
10		DH 4770 5940		DH 4571 7181
11		DH 4691 5770		DH 4819 6881
12		DH 4740 5671		DH 4830 6690
13		DH 4861 5591		DH 5331 5589
14		DH 5080 5532		DH 5240 5470
15		DH 5160 5421		DH 5183 5576

표 18

	84A	84B	88	88A	90
1	DH 3061 4341	DH 34075 35970	DH 44305 39720	DH 4012 3913	DH 51534 48005
2	DH 3251 4251	DH 3551 4151	DH 4278 3989	DH 3920 4170	DH 4619 4880
3	DH 3552 4248	DH 3552 4248	DH 4010 4220	DH 3961 4361	DH 4564 5011
4	DH 3551 4151	DH 3549 4530	DH 3961 4361	DH 4010 4220	DH 4320 5071
5	DH 3231 4149	DH 3649 4531	DH 4067 4379	DH 4101 4029	DH 4270 5131
6	DH 3032 4239	DH 3651 4150	DH 4107 4273		DH 4330 5231
7	DH 3061 4341	DH 3511 3591	DH 4330 4080		DH 4370 5171
8			DH 44345 40700		DH 4639 5100
9					DH 4690 4980
10					DH 5250 4869

\*본 회랑 88A의 변경사항은 2011년 발행 1:5만 P518 항법도에 반영되지 않았음.

표 19

	92	92A	92B	92C
1	DH 5371 5027	DH 5160 5421	DH 5080 5532	DH 5183 5576
2	DH 5160 5421	DH 4831 5500	DH 4920 5601	DH 5210 5599
3	DH 5080 5532	DH 4671 5611	DH 4921 5941	DH 5057 5923
4	DH 5183 5576	DH 4571 5760	DH 5014 6019	DH 5014 6019
5	DH 5240 5470	DH 4670 5980	DH 5057 5923	DH 4821 6443
6	DH 5450 5070	DH 4661 6261	DH 5020 5891	DH 4767 6555
7		DH 4767 6555	DH 5020 5660	DH 4731 6640
8		DH 4821 6443	DH 5183 5576	DH 4721 6841
9		DH 4770 6261	DH 5080 5532	DH 4480 7120
10		DH 4770 5940		DH 4571 7181
11		DH 4691 5770		DH 4819 6881
12		DH 4740 5671		DH 4830 6690
13		DH 4861 5591		DH 5331 5589
14		DH 5080 5532		DH 5240 5470
15		DH 5160 5421		DH 5183 5576

**Appendix E  
ROK / U.S. CONTACTS**

	BRANCH	TEL
ROK ARMY	FROKA ADD	971-3389
	FROKA CCC	971-0301/0302
	TROKA ADD	973-3385
	TROKA CCC	973-0301/0302
	GOC ADD	TBD
	GOC CCC	TBD
	COB AOB	TBD
	AMCC	967-3731
	FCC GONEE	985-6806
	FCC LEE	983-0590
	FCC CRANE	972-0766/3744
	FCC LIGHT HOUSE	972-0854/993-3276
	GCC Combat Support Branch	978-3371
ROK AIR FORCE	MCRC	993-7328 COM: 031-669-7529
ROK JCS	Aviation Ops Branch	900-3294 COM: 02-748-3294
UNC	Military Armistice commission	DSN: 724-3443/3407 (ROK) DSN: 724-7309/6128 (U.S.)
CFC	EOC	900-7412/7384 DSN: 723-8889
USFK	USFK CJ3 Aviation	DSN: 723-5916
U.S. ARMY	Eighth Army G3 Aviation Stands	DSN: 755-2571
	Eighth Army G3 Aviation Safety	DSN: 755-8182
	Eighth Army Air Traffic Services	DSN: 723-4249 or 755-2562
	Eighth Army Watch Officer	DSN: 723-6876 or 755-8119
	Guardian-AIC	DSN: 741-6780/6722
	2CAB COIC	DSN: 753-6329
U.S. to ROK DSN: 900-00 (ROK Operator) ROK to U.S. DSN: 900-998 (DSN 7 Digits)		

부록 '마'  
한/미 관련 부대(서) 연락처

	관련 부대(서)	전화번호
한. 육군	1 군 항공과	971-3389
	1 군 지휘통제실	971-0301 / 0302
	3 군 항공과	973-3385
	3 군 지휘통제실	973-0301 / 0302
	지작사 항공과	TBD
	지작사 지휘통제실	TBD
	항작사 중앙관제본부	967-3731
	FCC GONEE	985-6806
	FCC LEE	983-0590
	FCC CRANE	972-0766 / 3744
	FCC LIGHT HOUSE	972-0854 / 993-3276
	지구사 전투지원과	978-3371/3374/3375
	수도군단 작전과 / 지휘통제실	980-3333 / 980-0300~0303
	1 군단 작전과 / 지휘통제실	981-3335 / 981-0300~0303
	6 군단 작전과 / 지휘통제실	986-3335 / 986-0300~0303
	5 군단 작전과 / 지휘통제실	985-3335 / 985-0300~0303
	2 군단 작전과 / 지휘통제실	982-3333 / 982-0300~0303
	3 군단 작전과 / 지휘통제실	983-3333 / 983-0300~0303
8 군단 작전과 / 지휘통제실	988-6337 / 988-0300, 3020	
한. 공군	중앙방공관제소	993-7328 COM: 031-669-7529
한. 합참	항공작전과	900-3294 COM: 02-748-3294
유엔사	군정위 비서처	DSN : 724-3443/3407(한측) DSN: 724-7309/6128(미측)
연합사	위기조치실(EOC)	900-7412 / 7384 DSN: 723-8889
주한미군	작참부 항공과	DSN: 723-5916
미 8 군	EUSA G3 Aviation Stands	DSN: 722-4039
	EUSA G3 Aviation Safety	DSN: 755-8182
	EUSA Air traffic services	DSN: 723-4249
	EUSA Watch officer	DSN: 723-6876
	Guardian-AIC	DSN: 741-6780/6722

## **Glossary**

### **Section I. Abbreviation**

AAD	Army Aviation Department
ACC	Air Component Command
ACCR	Air Component Command Regulation
ACofS	Assistant Chief of Staff
AGL	Above Ground Level
AIC	Airspace Information Center
AIRAD	Airmen's Advisory
AMCC	Army Aviation Master Control Center
ATC	Air Traffic Control
BWDO	Battle Watch Duty Officer
CAFRS	Consolidated Aviation Flight Records System
CC	Command Center
CCC	Command and Control Center
CFC	Combined Forces Command
COB	Corps Operations Branch
CP	Copilot
DMZ	Demilitarized Zone
DOD	Department of Defense
FCC	Flight Coordination Center
FLIP	Flight Information Publications
FROKA	First ROK Army
GOC	Ground Operations Command (ROK)
GOC AOB	GOC Aviation Operation Branch
GPS	Global Positioning System

## 약어 및 용어해설

### 제 1 절. 약어

AAD	Army Aviation Department	군 항공과
ACC	Air Component Command	공군 구성군사령부
ACCR	Air Component Command Regulation	공군 구성군사규정
ACofS	Assistant Chief of Staff	부참모장
AGL	Above Ground Level	지상고도
AIC	Airspace Information Center	공역정보센터
AIRAD	Airmen's Advisory	항공고시보
AMCC	Army Aviation Master Control Center 육군항공중앙항공관제본부	
ATC	Air Traffic Control	항공관제 (통제)
BWDO	Battle Watch Duty Officer	전투상황장교
CC	Command Center	지휘소/사령부
CCC	Command and Control Center	지휘통제실
CFC	Combined Forces Command	연합사 (연합사령부)
COB	Corps Operation Branch	군단 작전과
CP	Copilot	임무조종사
DMZ	Demilitarized Zone	비무장지대
DOD	Department of Defense	국방성 (미)
FCC	Flight Coordination Center	비행협조소
FLIP	Flight Information Publications	비행정보간행물
FROKA	First ROK Army	육군 제 1 군사령부
GOC	Ground Operations Command (ROK)	지상작전사령부
GOC AOB	GOC Aviation Operation Branch	지작사 항공작전과
GPS	Global Positioning System	범세계위치체계

HDTA	High Density Training Area
HRE	Han River Estuary
IAW	In Accordance With
IMC	Instrument Meteorological Condition
JSA	Joint Security Area
KTZ	(RK) P518 Korean Tactical Zone
MACHA	Military Armistice Commission Headquarters Area
MCRC	Master Control Reporting Center
MDL	Military Demarcation Line
MEDEVAC	Medical Evacuation
MPRC	Multi-purpose Range Complex
NFA	No Fly Area (ACCR 60-8 Korean Buffer Zone (KBZ))
NFL	No-Fly-Line
NLT	No Later Than
PC	Pilot in Command
PI	Pilot
POC	Point of Contact
RK	ICAO Country Identifier for South Korea
ROK	Republic of Korea
RMI	Radio Magnetic Indicator
SLL	Southern Limit Line
TACAN	Tactical Air Navigation
TROKA	Third ROK Army
UAS	Unmanned Aerial Systems
UAV	Unmanned Aircraft Vehicles
UHF	Ultra High Frequency

HDTA	High Density Training Area	고밀도훈련지역
HRE	Han River Estuary	한강하구(어귀)
IAW	In Accordance With	~ 에 따라서
IMC	Instrument Meteorological Condition	계기비행기상조건
JSA	Joint Security Area	공동경비구역
KTZ	(RK) P518 Korean Tactical Zone	한국전술지대
MACHA	Military Armistice Commission Headquarters Area 군사정전위본부지역	
MCRC	Master Control Reporting Center	중앙방공통제소
MDL	Military Demarcation Line	군사분계선
MEDEVAC	Medical Evacuation	의무후송
MPRC	Multi-purpose Range Complex	다목적사격장
NFA	No Fly Area (ACC R60 - 8 Korean Buffer Zone, KBZ) 비행금지구역	
NFL	No-Fly-Line	비행금지선
NLT	No Later Than	~ 이내까지
PC	Pilot in Command	주임무조종사
PI	Pilot	조종사
POC	Point of Contact	담당자, 연락처
RK ICAO	Country Identifier for South Korea 국제민간항공기구 국가식별부호 (한국)	
ROK	Republic of Korea	대한민국
RMI	Radio Magnetic Indicator	무선방향지시계
SLL	Southern Limit Line	남방한계선
TACAN	Tactical Air navigation	전술항공비행
TROKA	Third ROK Army	육군 제 3 군사령부
UAS	Unmanned Aerial Systems	무인비행장치
UAV	Unmanned Aircraft Vehicles	무인항공기
UHF	Ultra High Frequency	극초단파

UNC	United Nations Command
UNCMAC	United Nations Command Military Armistice Commission
U.S.	United States (of America)
USFK	United States Forces Korea
UT	Unit Trainer
VFR	Visual Flight Rules

## Section II. Terms

**Aircrew.** A general term used to describe all or any member of the flight crew.

### **Aviator.**

a. ROK. An individual who is a part of the rated inventory and in aviation service and authorized to fly military aircraft.

(1) Pilot in Command. A PC oversees the overall operation of an aircraft during flight mission.

(2) Copilot. A Copilot supports the PC in preparation of and during flight mission.

b. U.S.. Graduate of fixed wing (FW) or rotary wing (RW) pilot training within the U.S. military Service plus holds both an aviation service order and aeronautical designation or rating from the U.S. military.

(1) Pilot in Command (PC). The pilot in command (PC) of an aircraft is the aviator aboard the aircraft, at a set of controls, who is ultimately responsible for all aspects of the aircraft's operation, mission and safety during flight.

(2) Pilot (PI). Is an aviator onboard the aircraft, at a set of controls that assists the Pilot in Command (PC) with the aircraft's operation, mission and safety during flight.

(3) CoPilot (CP). Is a fully qualified aviator onboard an aircraft, not at a set of flight controls that assists the Pilot in Command (PC) with the aircraft's mission and safety during flight.

\* The above is stated as ROK and US have different concept of 'copilot.' The U.S. concept of a 'copilot' is similar to the ROK concept of a 'crew' or 'navigator.'

**(RK) P-518 Trainer.** An individual who is a PC and has been designated by the commander to conduct Korean Tactical Zone (RK) P-518, NFA and sector orientation, training, and qualification flights. The requirements for a P-518 Trainer are listed in paragraph 3-5 of this regulation.

**(RK) Navigator.** An aviator (trainer, PC, or copilot) qualified to fly P-518 NFA (corridors). One can assume the role of navigator only in the sectors he/she is qualify to fly.

**Working Day.** Days excluding the ROK public holidays. Dates specially designated by each field army are not considered as working days.

UNC	United Nations Command	유엔사
UNCMAC	United Nations Command Military Armistice Commission 유엔사군사정전위원회	
U.S.	United States (of America)	미국
USFK	United States Forces Korea	주한미군
UT	Unit Trainer	부대교관
VFR	Visual Flight Rules	시각비행

## 제 2 절. 용어해설

**승무원 (Aircrew).** 조종사, 항법사, 조종사를 조력하여 비행임무를 수행하는 모든 인원을 포괄적으로 통칭함.

### 조종사 (Aviator).

가. 한측개념. 군용 항공기를 운용할 수 있는 권한을 가지고 육군항공에서 근무하는 인원.

(1) 주 임무 조종사 (Pilot in Command). 정조종사급 이상 자격을 가진 조종사로서 비행임무 편성시 해당 항공기 운항과 관련하여 전반적인 분야를 관장하는 조종사.

(2) 임무 조종사 (Copilot). 비행전 임무준비 및 비행 중 주 임무 조종사(Pilot in Command)를 조력한다.

나. 미측개념. 미군 고정의 또는 회전익 조종사 훈련을 수료하였으며 미군의 항공복무명령 (aviation service order) 과 항공자격등급 (aeronautical designation or rating)을 보유한 자.

(1) 주임무 조종사 (PC, Pilot in Command) - 항공기에 탑승하여 조종석에 앉아 비행 중 항공기의 작전, 임무 수행 및 안전 전반을 총괄하는 조종사.

(2) 임무 조종사 (PI, Pilot) - 항공기에 탑승하여 조종석에 앉아 주임무 조종사를 지원하여 비행 중 항공기의 작전, 임무수행 및 안전을 관리하는 조종사.

다. 조력 조종사 (Copilot) - 항공기에 탑승하나 조종석에는 앉지 않으며 주 임무 조종사를 지원하여 비행 중 항공기의 임무수행 및 안전을 관리하는 조종사.

\* 한측과 미측의 임무조종사(Copilot)에 대한 개념이 상이하여 양측의 개념을 모두 설명하였음. 미측의 조력조종사(CP)의 개념은 한측의 승무원(Crew) 또는 항법사(Navigator)의 개념과 유사.

**(RK)P518 교관.** 지휘관에 의해 (RK)P518 비행금지구역에서의 지상 예비교육, 훈련, 인증 및 평가비행을 하도록 임명된 주 임무조종사, (RK)P518 교관 자격요건은 본 규정 3-5 항에 명시 되어있다.

**항법사 (Navigator).** (RK)P518 비행금지구역(회랑)에서의 비행자격을 유지하고 있는 조종사 (교관조종사, 주임무조종사,임무조종사)를 말하며, 자격이 있는 비행금지구역에서만 항법사로서의 임무수행이 가능함.

**근무일 (Working Day).** 한국 법정 공휴일을 제외한 날, 단 각 군(지작사)사령부에서 문서로 전파한 날짜는 근무일에서 제외.