

## ENR 1.2 VISUAL FLIGHT RULES

1. 시계비행항공기의 항적추적과 식별을 용이하게 하기위하여 시계비행항공기는 트랜스폰더의 코드를 12+ (호출부호의 마지막 2자리수)로 맞추고 비행하여야 한다.
  2. 시계비행 항공기는 항공교통관제기관의 허가를 받은 경우를 제외하고 다음의 경우 관제권 안의 비행장에서 이륙 또는 착륙을 하거나 관제권안 또는 비행장주로 진입할 수 없다.
    - 가. 비행장의 운고가 450 미터(1천 500 피트) 미만
    - 나. 지상시정 5 킬로 미만
  3. 일몰과 일출사이(야간) 또는 관련 항공교통업무기관에서 정한 일몰과 일출사이에 비행하는 시계비행항공기는 관련 항공교통업무기관의 지시에 따라 운항해야 한다.
  4. 시계비행항공기는 항공교통업무기관의 허가를 받은 경우를 제외하고 다음의 경우 시계비행방식으로 운항해서는 안 된다.
    - 가. FL 200 이상
    - 나. 천음속 또는 초음속으로 비행하는 경우
    - 다. 특별시계비행으로 비행하는 경우
  5. 시계비행항공기는 항공교통업무기관의 허가를 받거나 또는 이륙, 착륙하는 경우를 제외하고 다음의 경우 시계비행방식으로 운항해서는 안 된다.
    - 가. 사람 또는 건축물이 밀집된 지역의 상공에서는 해당항공기를 중심으로 수평거리 600 미터 범위 안의 지역에 있는 가장 높은 장애물 상단에서 300 미터(1천 피트) 미만 고도
    - 나. 가항외의 지역에서는 지표면 수면 또는 물건의 상단에서 150 미터(500 피트) 미만 고도
  6. 시계비행항공기는 다음의 경우 ICAO 부속서 2의 3.6(항공교통관제업무)에 따라 비행하여야 한다.
    - 가. 공역등급 B C 및 D등급의 공역 내에서 비행하는 경우
    - 나. 관제비행장의 부근 또는 기동지역에서 운항하는 경우
    - 다. 특별시계비행방식에 따라 비행하는 경우
  7. 시계비행방식으로 비행하는 항공기가 계기비행방식으로 변경하여 비행하려는 경우에는 다음과 같은 절차를 수행해야 한다.
    - 가. 비행계획서가 제출된 경우에는 비행 계획서의 중요변경사항에 대해 관련 항공교통업무 기관과 무선 교신해야 한다. 또는
    - 나. 부속서 2의 3.3(비행계획서)에 따라 비행계획서를 작성하여 해당 항공교통업무기관에 제출하고 관제공역에서 계기비행방식으로 비행하기 전에 허가를 받아야 한다.
  8. RK P73 인근지역 비행절차
    - 가. 목적  
이 지침은 (RK) P73 인근지역에서의 비행 중 (RK) P73 비행금지구역을 침범하는 것을 방지하기 위해 비행절차를 표준화하고, 「항공안전법」 및 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정(대통령령)」에 따라 국방부장관에게 위탁된 통제공역 내의 비행승인 및 비행통제 업무에 대한 지침 제공을 목적으로 한다.
    - 나. 일반사항
      - (1) 적용범위  
이 지침서는 평시 (RK) P73 비행금지구역에 대한 비행통제 업무를 수행하는 전 부대(서)와 (RK) P73 인근지역에서 비행 및 기타 항공활동을 하고자 하는 모든 기관, 단체 및 개인에게 적용된다.
1. VFR flight shall set their transponder at 12 plus the last two digits of the call sign for flight following and identification.
  2. Except when a clearance is obtained from an air traffic control unit, VFR flights shall not take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or traffic pattern :
    - a. when the ceiling is less than 450 m (1 500 ft); or
    - b. when the ground visibility is less than 5 km.
  3. VFR flights between sunset and sunrise, or such other period between sunset and sunrise as may be prescribed by the appropriate ATS authority, shall be operated in accordance with the conditions prescribed by such authority.
  4. Unless authorized by the appropriate ATS authority, VFR flights shall not be operated :
    - a. above FL 200;
    - b. at transonic and supersonic speeds.
    - c. when operated as special VFR flight.
  5. Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the appropriate authority, a VFR flight shall not be flown :
    - a. over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m(1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
    - b. elsewhere than as specified in 5 a), at a height less than 150 m(500 ft) above the ground or water.
  6. VFR flights shall comply with the provision of 3.6(Air traffic control service) of Annex 2 :
    - a. when operated within Classes B, C and D airspace.
    - b. when operating in the vicinity of controlled aerodrome or maneuver area.
    - c. when operated as special VFR flights.
  7. An aircraft operated in accordance with the visual flight rules which wishes to change to compliance with the instrument flight rules shall;
    - a. if a flight plan was submitted, communicate the necessary changes to be effected to its current flight plan, or
    - b. when so required by 3.3 of Annex 2, submit a flight plan to the appropriate air traffic services unit and obtain a clearance prior to proceeding IFR when in controlled airspace.
  8. Flight procedures in the vicinity of RK P73
    - a. Purpose  
The purposes of the instructions herein illustrated are to standardize flight procedures in order to prevent penetrating the (RK) P73 while flying in nearby areas, and to provide guideline for authorizing and restricting flights within the restricted airspace that are delegated to Minister of National Defence in accordance with [Aviation Safety Act] and [Regulations on delegating administrative authorities].
    - b. General
      - (1) Applications  
This guide applies to all units responsible for flight control in airspace (RK) P73, and any agency, organization or individual that wish to conduct any air activity in the vicinity of (RK) P73.

(2) 용어의 정의

(가) "(RK) P73"(이하 "P73"이라고 한다.)는 「항공안전법」에 따라 설정된 서울 도심의 비행 금지구역이며, 수평 및 수직 범위는 ENR 1.2-24와 같다.

1) 수평범위 : 중심 1과 중심 2의 반경 2 NM인 2개 원의 외곽경계선을 연결한 구역

\* 중심1(373209N 1265838E),  
중심2(373232N 1265943E)

2) 수직범위 : 지상 ~ 무한대

(나) "P73 시계비행로"는 P73 인근지역에서 시계비행하는 헬기의 P73 비행금지구역 침범방지를 위하여 지상의 저명한 지점을 연결하여 설정한 비행로를 말하며(이하 "시계비행로"라고 한다.) 동부서부남부북부회랑으로 구분한다. (ENR 1.2-24 참조)

(다) "한강회랑"은 김포공항과 노들섬간을 운항하는 헬기를 위해 설정된 노들섬 회랑과 용산헬기장에 입·출항하는 헬기를 위하여 설정된 용산 회랑을 말한다. (ENR 1.2-24 참조)

(라) "(RK) R75"(이하 "R75"이라고 한다.)는 「항공안전법」에 따라 설정된 수도권 비행제한 구역이며, P73 비행금지구역을 침범하는 항공기를 사전에 식별하고 경고하기 위한 통제공역으로 수평 및 수직범위는 ENR 1.2-24와 같다.

(마) "기타 항공활동"은 「항공안전법」에 따른 항공기 이외의 경량항공기, 초경량비행장치 및 무인항공기의 비행과 불꽃놀이 등을 말한다.

(바) "위규비행"이란 이 지침서에 따라 사전에 통제기관의 승인을 받지 않고 P73 비행금지구역, R75 비행제한구역을 비행하는 것과 「항공안전법」에 따른 금지행위와 비행규칙을 위반한 것을 말한다. 또한 이 지침서에 따라 사전에 승인을 받았을지라도 인가 된 시간, 경로, 고도 또는 인가된 비행 목적 이외의 비행을 한 경우에는 위규비행으로 본다.

(사) "식별된 민간 항공기"는 항공관제기관의 관제 하에 계기비행방식(IFR)으로 비행중인 민간 항공기와 P73 비행금지구역 내의 비행을 승인 받았거나 시계비행로 이용에 필요한 조치(비행계획통보, 레이더 포착 등)를 완료하고 시계비행방식(VFR)으로 비행중인 민간 항공기를 말한다.

(아) "육군 합동방공작전통제소(JAOC : Joint Air defense Operation Center)"는 수도권과 P73 비행금지구역 및 R75 비행제한구역에 대한 감시 및 방공작전을 지휘 통제하는 육군부대를 말한다.(이하 "수도방위사령부 JAOC"(호출명 : MASTER CONTROL)라 한다.)

(자) "공군 중앙방공통제소(MCRC : Master Control and Reporting Center)"는 P73 인근지역 비행활동에 대하여 레이더 감시 및 조언을 실시하는 공군 방공관제부대(주 : 제1MCRC / 예비 : 제2MCRC)이다. (이하 "MCRC"라 한다.)

(차) "가디언 비행정보본부(GUARDIAN-AIC : Air Information Center)"는 한반도 내 지상고도 800 피트 이하에서 비행작전을 수행하는 미육군 항공기의 주 통제부서로, 비행임무를 수행하는 항공기에 대한 실시간 항공관제 및 비행정보 제공을 주 임무로 하는 주한 미군 육군 관제시설이다.(이하 "가디언 AIC"이라 한다.)

(2) Terms

(a) (RK) P73 : P73 airspace is a Prohibited flight zone in Seoul Metropolitan Area defined according to [Aviation Safety Act]. Horizontal and vertical range is as shown in ENR 1.2-24.

1) Horizontal range : The airspace that encircles the outside boundary of the radius of 2 NM centered at Center 1 and 2.  
\* Center1(373209N 1265838E),  
Center2(373232N 1265943E)

2) Vertical range : Surface ~ Unlimited

(b) P73 VFR Route : VFR routes established to prevent helicopter flight which violates the (RK) P73, connecting well-known terrain feature on the ground for a visual flight in the vicinity of the (RK) P73. The P73 VFR route includes east, west, south, north corridor. (See ENR 1.2-24)

(c) Han-gang Corridor : Nodeul corridor for helicopter traffics between Gimpo International airport and Nodeul-Seom and Yongsan corridor which was established for the in/out bound traffics of H-264. (See ENR 1.2-24)

(d) R75 Restrict Area : Restricted flight zone in Seoul Metropolitan Area defined by [Aviation Safety Act] to identify and warn aircraft violating the P73. Horizontal and vertical range is as shown in ENR 1.2-24.

(e) Other aviation activities : Activities such as but not limited to fireworks, flights of ultra light flight vehicles, UAV, and any light aircraft excluding aircraft defined under [Aviation Safety Act].

(f) Violation flights : Any aircraft flight into P73, R75 with no proper clearance in advance, not complying to flight rules defined by [Aviation Safety Act] / violating restricted flight and prohibited activities regulations, and even if approved, any flight not adhering to the approved times, routes, altitude and the purpose of the flight will be considered as violation flight.

(g) Identified Civil Aircraft : Civil aircraft which have been approved to fly in the P73 and or have taken required actions and also operating under the control of the ATC authorities applying Instrument Flight Rules. (flight plan notification, radar contact or etc)

(h) "Army Joint Air-defense Operations Control Center" commands and controls air-defense and surveillance operations within the P73-R75 and ROK Capital Region. (hereinafter referred to as "CDC JAOC"). Call Sign : MASTER CONTROL.

(i) ROKAF Air Defense Control Unit (MCRC) : ROKAF radar control units that provide radar monitoring and advisory services to any aircraft flying in the vicinity of P73. (PRIMARY : 1st MCRC, Alternate : 2nd MCRC)

(j) "Guardian Air Information Center (Guardian AIC)" is the main control center of US Army aircraft conducting flight operations at the altitude of 800 ft above ground level or below within the Korean peninsula. It is a USFK control facility of which the main mission is to provide real-time air traffic control and flight information to mission aircraft. (hereinafter referred to as "Guardian AIC").

(카) “용산관제탑”은 한강회랑에서 비행하는 항공기에 대한 항공관제 및 비행정보 제공을 주 임무로 하는 관제기구이다. (이하 “용산관제탑”(호출명 : 용산 TOWER)이라 한다.)

(3) 방침

(가) 「항공안전법」 및 「행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정(대통령령)」에 따른 통제공역(P73 비행금지구역 및 R75 비행제한구역) 내에서의 비행승인에 관한 국방부장관의 권한을 수도방위사령관에게 위임하고, 수도방위사령관은 본 지침서에 따라 해당 공역 내에서의 비행승인 및 통제에 관한 제반업무를 수행한다.

(나) 수도방위사령부 JAOC는 이 지침서와 현행 규정에 따라 자체 레이더를 활용하여 P73 비행금지구역 및 R75 비행제한구역 내의 비행통제 임무를 수행하며 필요시 MCRC의 지원을 받는다.

(다) 각급 부대(서)는 이 지침서를 시행하기 위하여 필요한 절차를 관련 규정 또는 비행정보간행물(FLIP, AIP 등)에 명시하고 필요시 관련 부대(서) 간에 합의서를 체결한다.

(라) 시계비행로를 비행하거나 R75 비행제한구역에서 비행 및 기타 항공활동을 하고자 하는 개인 또는 부대(서), 기관은 사전에 수도방위사령부(JAOC 또는 방호과)와 협조하여야 한다. 단, 서울비행장(K-16) 입·출항 항공기는 사전에 비행계획서를 제출함으로써 사전승인 없이 R75 비행제한구역을 비행할 수 있다.

(마) 한강회랑을 따라 비행하는 헬기는 한강의 남북 쪽 강변 및 강상을 육안으로 확인하고 정해진 속도(80 kts, 148 km/h), 이하로 한강 중심에서 남쪽 강변 상공으로 비행하여야 한다. 단, 노들 섬헬기장 이착륙시와 용산관제탑 유도하에만 강안 북쪽 상공 비행이 가능하다. 또한, 수방사의 별도 승인서를 제외하고 동시 비행은 2대까지만 허용된다.

(바) 레이더 송수신장비(Transponder) 미장착 항공기는 시계비행로나 R75 비행제한구역에서 비행할 수 없으며, 승인된 항공기는 R75 진입 전에 할당된 레이더 비컨 코드를 장입해야 한다.

(사) 재난·재해 등으로 인한 수색구조, 산불 및 화재의 진화, 응급 환자의 수송 등 구조활동, 공공의 안녕과 질서유지를 위해 필요한 활동 등 공의목적의 긴급한 경우와 군사작전(지형숙지 비행 포함)의 경우를 제외하고 R75 비행제한구역에서의 야간비행은 금지된다.

(아) 고정익 항공기의 시계비행로 근접 비행은 항공기 속도가 180 노트 미만인 경우에는 시계비행로로부터 1 NM 이내로 비행하는 것을, 항공기 속도가 180 노트 이상인 경우에는 시계비행로로부터 3 NM 이내로 비행하는 것을 말한다.

(자) P73 비행금지구역 내에서 비행 시에는 수도방위사령관이 별도로 정하여 통보하는 보안절차(보안요원 탑승, 긴급 신호방법 숙지, 경로·고도 변경지시 및 운항제한 등)를 따라야 한다.

(차) 시계비행로의 기상제한치는 「항공안전법」에서 정한 기상기준을 적용한다.

(k) “Yongsan Control Tower” is a unit which controls and provides flight information to aircraft conducting a flight mission within Hangang-river Corridor. (hereinafter referred to as “Yongsan Control Tower”).

(3) Policy

(a) According to [Regulations on delegating administrative authorities], Minister of National Defence is entrusted with authorities on flight approval of aircraft in P73 and R75, who then delegates the authority to CDC CDR. Based on this guidance, CDC CDR executes flight approval and control within pertinent airspace.

(b) Using its own radars, CDC JAOC will control the airspace of P73 NFZ and R75 RFZ in compliance with this guide and the existing regulations. If needed, JAOC will be supported by MCRC.

(c) To insure full implementation of the procedures in this guide, all authorities concerned should revise and supplement their existing regulations and flight information publications(FLIP, AIP), and disseminate these procedures appropriately.

(d) Any entity (individual, unit, agency) planning to conduct flights or any other air activities within the R75 Restricted Area or VFR route must coordinate with the Capital Defense Command (JAOC or Protection Branch) in advance. However, aircraft flying in/out of the Seoul AB (K-16), which submitted its flight plan in advance, may conduct flights within the R75 Restricted Area without any pre-approval coordination.

(e) Helicopter along the Han-gang Corridor must operate between the south and north edges of Han-gang, visually identifying both edges of the river. However, aircraft should fly south of the center of Hangang-river when passing (RK) P73 within Hangang-river Corridor, and flying north of river is only allowed under control by Yongsan Control Tower or during take-off/landing in Nodeul Helicopter Pod.

(f) Aircraft without SSR/TRANSPOUNDER cannot fly along the VFR route or inside the R75 Restricted area. Aircraft with approval is to preset SSR code as assigned before entering the R75.

(g) Night flights in R75 Restricted Area are prohibited with the exception of rescue flights in case of disaster or calamity, fire fighting and forest fire extinguishing flights, urgent medical evacuation flights, urgent flights for public purposes such as maintaining public order and enhancing public welfare etc, and military operation flights (including area familiarization flights).

(h) Close approach flights of fixed wing aircraft is defined as flight within 1 NM of VFR route when aircraft velocity is under 180 kt / within 3 NM of VFR route when aircraft velocity is over 180 kt.

(i) When operating within the P73, one must follow the security procedures (security check of aircraft body, boarding of security agent, knowing urgent signaling, route/altitude deviation order and flight restriction) established by the CDC.

(j) Weather limits of VFR route follow the standards outlined in the [Aviation Safety Act].

다. P73 비행금지구역에서의 비행절차

(1) P73 비행금지구역을 비행하고자 하는 조종사는 비행계획서를 수도방위사령관(작전처 방호과장)에게 전문으로 통보하여야 한다.

(가) 비행신청

구 분	P73 비행금지구역	R75 비행제한구역
비행승인 신청기한	비행일 기준 5일 전	비행 2시간 전
신청방법	공문 * 수신처 : 수방사 방호과, JAOC	

- 1) 민간항공사는 비행계획서 발송 시 아래 사항을 추가 첨부한다.
  - 가) 국가주관사업(산불감시, 화물운반 등) : 승인서 또는 요청서 사본
  - 나) 항공촬영 : 관할구역 책임부대 항공촬영 승인서 사본
- 2) 군사작전(장성급 이상 지휘기 포함) 및 정부기관(지휘기) 항공기도 5근무일 전 비행신청을 기준으로 하나 시급성을 고려 기준 기한 내 신청 세한 시 수방사 협의 하 비행승인이 가능하다. 단, P73 비행금지구역 중심 1, 중심 2 기준 1 NM 내에서의 비행은 대통령 경호처와 협조 후 비행을 허가하여야 한다.

(나) 승인권자

구 분 Category	P73	R75
일반비행 Flight	수방사 참모장(작전처장) * 경호처 협조 CDC CoS (G3) * Cooperate with PSS	수방사 JAOC처장(대공통제장교) JAOC Chief, CDC (Anti-aircraft control officer)
긴급비행 Urgent Flight	일과 중 During working hours 수방사 작전처장(지통실장) * 경호처 협조 CDC G3 (G33) * Cooperate with PSS	수방사 JAOC 대공통제장교 JAOC Anti-aircraft control officer
	일과 후, 휴무일 After working hours, Holidays 수방사 당직총사령 * 경호처 협조 CDC Chief Duty Officer * Cooperate with PSS	수방사 JAOC 대공통제장교 JAOC Anti-aircraft control officer
	비고 Remarks 긴급비행先 승인(작전처장, 당직총사령) 후 보고(참모장) Pre-Approval of emergency flight(G3, Chief Duty Officer) then report to chief of staff, CDC	

- (2) 수도방위사령관은 나. 일반사항 (3) 방침 (사)에서 정한 공익목적과 군사작전에 한해서 P73 비행금지구역에서의 비행을 허가 할 수 있다. 단, P73 비행금지구역 중심 1, 중심 2 기준 1 NM 내에서의 비행은 대통령 경호처와 협조 후 비행을 허가하여야 한다.
- (3) P73 비행금지구역에서의 비행이 승인된 경우, P73 비행금지구역 내에서의 비행규칙 및 허가된 비행경로 주수 여부를 확인하기 위한 보안요원을 탑승시킬 수 있으며, 이에 대한 세부절차는 수도방위사령부에서 수립하여 시행한다.
- (4) P73 비행금지구역 내의 긴급임무 비행승인 조건은 다음과 같다.

(가) P73 구역에서의 긴급비행

- 1) 기체 보안점검을 실시한 헬기가 착륙하지 않고 비행 중인 경우 : 승인 가능
- 2) 기체 보안점검을 실시한 헬기가 지상에 착륙한 경우 : 승인 불가

- (나) 다음 사항에 해당하는 경우, P73 비행금지구역에서의 비행은 승인되지 않는다.
- 1) 긴급비행 사유와 관련된 사실 정보에 대한 확인이 불가한 경우

c. Flight Procedures in P73

(1) Pilots wishing to conduct flights in P73 must notify their flight plans to CDC CDR (Ops Department - Protection Branch) in written form.

(a) Flight Request

Category	P73	R75
Deadline for Approval Request	5 working days in advance	2 hours in advance of the flight
Request Procedure	Memorandum * Recipient : CDC Protection Branch, 1st Air Defense Brigade JAOC	

- 1) Civil pilots are to attach the following documents when submitting a flight plan.
  - a) National projects (wildfire surveillance, freight transport) : Copy of approval or request
  - b) Aerial filming : Copy of aerial filming approval by the unit responsible for the area
- 2) Aircraft of military operations (including command aircraft of GO-level or above) and government institute (command aircraft) must submit the flight request 5 workdays prior to the flight, but considering the urgency, if flight request cannot be submitted before the deadline, flight can be approved by consulting with CDC. However, permits of flights in P73, within the 1 NM radius of Center-1 and Center-2, airspace must be approved by Director of President's Guard in advance.

(b) Approval Authority

(2) CDC CDR may permit flights in P73 for public interest and military operations defined under b. General (3) Policy (g). However, permits of flights in P73, within the 1 NM radius of Center-1 and Center-2, airspace must be approved by Director of President's Guard in advance.

(3) In the case of approved flights in P73, security personnel may be permitted on-board to check pilot adherence to flight rules and VFR of aircraft permitted to fly in P73. Pertinent procedures should be implemented and executed by CDC.

(4) Conditions for Approving Urgent Mission Flights in P73 are as follows.

(a) Urgent Flight in P73

- 1) Helicopters on flight with aircraft body check : authorization possible
- 2) Helicopters with aircraft body check that landed : Impossible

(b) If flights come under the following criteria, flight is unauthorized in P73 NFZ.

- 1) When unable to confirm the veracity behind reason for Urgent flight.

- 2) 임무 수행중인 헬기가 지상에 착륙하여 장시간 대기하여 문제발생 예상 시
  - \* 기준시간 : 병원에 착륙 시(15분~20분), 병원 외 지역에 착륙 시(5분~10분)
- 3) 기타 수도방위사령관이 P73 비행금지구역 진입에 문제가 있다고 판단하는 비행
- (5) 그 밖의 P73 비행금지구역에서의 비행규칙 및 통제 절차는 (라. R75 비행제한구역에서의 비행절차)를 적용한다.

라. R75 비행제한구역에서의 비행절차

- (1) 비행계획서 제출 및 비행계획 승인
  - (가) R75 비행제한구역에서 비행을 계획한 헬기 조종사(부대/서)는 비행시작 2시간 전까지 수도방위사령부 JAOC에 비행계획서(ENR 1.2-25 참조)를 서면으로 제출하여야 하며, 수도방위사령부 JAOC는 접수된 비행계획을 검토 후 비행승인 여부를 비행시작 1시간 30분전까지 비행을 신청한 헬기 조종사(부대/서)에게 구두로 통보한다. 제출된 비행계획서 비행경로 및 시간 변경 시 즉시 JAOC에 유선통보하고 비행 승인 여부를 재확인한다. (변경내용 미통보시 위 규비행으로 간주한다.)
  - (나) '가'항에도 불구하고, 나. 일반사항 (3) 방침 (사)항에서 정한 긴급한 경우와 군사작전의 경우에는 사유 발생 즉시 최단 시간 내에 서면 또는 유·무선으로 비행계획을 제출하여 수도방위사령부 JAOC로부터 비행승인을 받아 비행할 수 있다. 단, 비행 중에는 가디언 AIC 또는 MCRC를 경유하여 수도방위사령부 JAOC의 승인을 받을 수 있다.
  - (다) 비행을 승인받은 헬기 조종사(부대/서)는 이륙 60분 전까지 비행계획서를 가디언 AIC 및 김포 항공정보실에 제출하고, 가디언 AIC 및 김포 항공정보실은 비행계획 처리망을 통해 MCRC에 통보한다.
  - (라) 서울비행장(K-16) 입·출항 항공기는 사전 제출된 비행계획서에 의해 운영되므로 인가된 것으로 간주하며 별도의 비행계획을 통제기관에 제출하지 않는다.
- (2) R75 비행제한구역에서의 비행이 승인된 경우, 이륙 전에 승인된 탑승인원 및 위험물 탑재 등을 확인하기 위해 기체보안점검을 할 수 있으며, 이에 대한 세부절차는 수도방위사령부에서 수립하여 시행한다. 단, 경찰청, 소방본부는 자체 보안점검 실시 후 이륙 전 수도방위사령부 JAOC로 보고 후 비행할 수 있다.
- (3) 레이더 식별부호(SSR CODE) 부여 및 운용
  - (가) 서울접근관제소(이하 "서울APP"라 한다.)는 P73 비행금지구역 및 R75 비행제한구역으로 비행하는 항공기에 배정할 레이더 식별부호군을 각각 별도로 지정하여 수도방위사령부 JAOC에 할당한다. 할당된 레이더 식별부호를 수도방위사령부 JAOC의 승인 없이 어떠한 경우에도 타 항공기에 배정해서는 안된다.
  - (나) 수도방위사령부 JAOC는 비행계획서를 접수 시 비행승인 여부를 확인 후 레이더식별부호(SSR CODE)를 배정하여 항공기 조종사와 MCRC에 통보한다.
  - (다) 항공기 조종사는 배정받은 레이더 식별부호를 시계비행로 및 R75 비행제한구역 진입 전에 장입하고 작동시켜야 한다.

- 2) When a mission allocated helicopter lands and spends too much time on the ground & a problem is anticipated.
  - \* Baseline time : landing in hospital (15-20 min), in other areas (5-10 min)
- 3) Other flights which the CDC Commander deems problematic when entering P73 NFZ.

- (5) Other rules and procedures regarding flights in P73 will follow (d. Flight Procedures in the R75).

d. Flight Procedures in the R75

- (1) Flight plan approval and submission of flight plan
  - (a) Pilots (unit/station) who planned flights in R75 must submit a flight plan (refer to ENR 1.2-25) to CDC JAOC and notify via wire communication 2 hours prior to take-off. JAOC will review the flight plan and notify the approval to pilots 1 hour and 30 minutes before take-off. If changes are made to flight route or time, immediately notify JAOC and reconfirm flight approval. (If changes are not notified, the flight is to be assumed illegal.)
  - (b) In emergency situations defined by b. General (3) Policy (g) and in military operation, pilots must submit flight plans by document or via radio as soon as possible and should receive approval from CDC JAOC. During ongoing flights, however, one can receive approval from CDC JAOC via Guardian AIC or MCRC.
  - (c) Helicopter pilot with flight approval must submit flight plan to Guardian AIC and Gimpo AIC 60 minutes before take-off and Guardian AIC and Gimpo AIC will notify MCRC.
  - (d) Aircraft flying in/out of Seoul AB (K-16) are approved through pre-submitted flight plans and thus do not need to submit additional flight plans to the authority.
- (2) If flying within the R75 Restricted Area is approved, the approved flight may be subjected to an aircraft security inspection prior to take-off to confirm the approved passenger manifest and any dangerous goods; the specific procedures for the inspection shall be established and performed by the CDC, police and fire helicopter, however, can execute security searches on their own and report to CDC JAOC before the flight.
- (3) SSR Code assignment and operation
  - (a) SSR Codes for the approved flights inside of P73 and R75 will be designated by Seoul APP as separated group of SSR codes. Designated codes cannot be assigned to other aircraft without CDC JAOC approval.
  - (b) Upon receiving a flight plan, CDC JAOC confirms flight approval and assigns SSR Code. The pilot confirms SSR Code with JAOC before flight and code input status with MCRC before take-off.
  - (c) Pilots must operate assigned SSR code prior to entering P73 VFR Route.

(4) 수도방위사령부 JAOC는 FM 공지통신장비(주파수 : 46.55 MHz)를 수신용으로 운용할 수 있으며, 경고 방송 시에는 비상주파수(G : 243.0 MHz, D : 121.5 MHz)와 함께 사용한다.

(5) 고정익 항공기 비행절차

(가) R75 비행제한구역으로 비행하고자 하는 고정익 항공기는 라. (1). (가)항 및 (나)항 절차에 따라 비행계획서를 제출하여 승인을 받은 후 비행하여야 한다.

(나) R75 비행제한구역으로 비행을 승인받았거나 시계비행로에 근접하여 비행할 고정익 항공기 조종사는 이륙 30분 전까지 MCRC에 비행계획을 통보해야 하며, 이를 통보받은 MCRC는 시계비행로 접근 5분 전까지 수도방위사령부 JAOC에 비행정보를 통보해야 한다.

(다) 서울비행장(K-16) 입·출항하는 항공기는 비행계획서를 제출 시 사전승인 받은 것으로 간주되며, 서울관제탑/서울APP/도착관제소에서 감시 및 조언 업무를 담당한다.

(6) 통제기관 연락처

통제부서 Control agencies		연락처/공지통신망 Phone / Common communication
수도방위 사령부 CDC	방호과 Protection branch	일반전화(Commercial) : (02) 524-3345~6 / 군 전화(ROK Mil) : 961-3345~6
	JAOC	일반전화(Commercial) : (02) 524-7454, 0335 군 전화(ROK Mil) : 961-7454, 0335 공지통신(Common communication) : FM 46.55 MHz(수신용)
MCRC		<b>[1MCRC]</b> 일반전화(Commercial) : (031) 669-7529, 668-8318 / 군 전화(ROK Mil) : 930-7529 공지통신(Common communication) : VHF 125.3 MHz / UHF 278.4 MHz <b>[2MCRC]</b> 일반전화(Commercial) : (053) 989-5145 / 군 전화(ROK Mil) : 936-5145 공지통신(Common communication) : VHF 125.3 MHz / UHF 278.4 MHz
용산 관제탑 Yongsan Control tower		일반전화(Commercial) : (02) 748-4560~1 / 군 전화(ROK Mil) : 900-4560~1 일반전화(Commercial) : (02) 748-1107~9 / 군 전화(ROK Mil) : 900-1107~9 공지통신(Common communication) : FM 42.50 MHz / VHF 126.5 MHz / UHF 233.8 MHz
가디언 AIC Guardian AIC		일반전화(Commercial) : 031-720-6713 / 군 전화(ROK Mil) : 993-0831-8501~3 DSN : 741-6780 공지통신(Common communication) : FM 46.55 MHz / VHF 123.95 MHz / UHF 317.75 MHz
김포항공정보실 Gimpo AIC		일반전화(Commercial) : 02-2660-2145, 02-2662-0884
김포 관제탑 Gimpo Tower		공지통신(Common communication) : VHF 118.1 MHz / UHF 240.9 MHz
서울기지 (K-16) Seoul AB	관제탑 TOWER	일반전화(Commercial) : 031-720-3266 / 군 전화(ROK Mil) : 937-3266 공지통신(Common communication) : VHF 126.2 MHz / UHF 236.6 MHz ATIS : VHF 126.475 MHz / UHF 225.775 MHz
	작전과 AOC	일반전화(Commercial) : 031-720-3233 / 군 전화(ROK Mil) : 937-3233

마. 시계비행로 및 한강회랑

P73 인근지역에서 비행 시 위치 식별을 위하여 설정된 시계비행로 및 한강회랑은 다음과 같다.

(1) 시계비행로 (<표1> 및 ENR 1.2-26 참조)

- (가) 남부 회랑 : CP-1에서 CP-8까지
- (나) 서부 회랑 : CP-8에서 CP-14까지
- (다) 북부 회랑 : CP-14에서 CP-19까지
- (라) 동부 회랑 : CP-19에서 CP-1까지

(4) JAOC can operate common communication equipment (FM 46.55 MHz) for reception, and use guard frequencies (G : 243.0 MHz, D : 121.5 MHz) for warning broadcasts in case of illegal flight.

(5) Fixed Wing Aircraft Flight Procedure

(a) Any fixed wing aircraft intending to fly inside the R75 Restricted Area should submit flight information and get approval according to d. (1). (a) and (b).

(b) Approved Fixed Wing Aircraft pilot should submit flight plan to MCRC at least thirty (30) minutes before take-off. MCRC must notify this information to CDC JAOC five (5) minutes prior to approaching R75 Restricted Area.

(c) Aircraft flying in/out of Seoul AB (K-16) are considered approved through re-submitted flight plan. IFR control lies with the K-16 and JAOC and K-16 Air Traffic Control Tower and GCA are responsible for surveillance and the provision of advice.

(6) Point of Contact for P73 Control Agencies

e. VFR route and Han-gang corridor

The VFR route and Han-gang corridor in the vicinity of the P73 are divided as follows :

(1) VFR route (refer to <Table 1> and ENR 1.2-26)

- (a) Southern Corridor : CP-1 through CP-8
- (b) Western Corridor : CP-8 through CP-14
- (c) Northern Corridor : CP-14 through CP-19
- (d) Eastern Corridor : CP-19 through CP-1

기호 / ID	참 조 점 / VISUAL REF.	좌표(경위도/UTM) / COORD(LAT-LONG/UTM)
CP-1	청담대교 중간지점 / Midpoint of Cheongdam Bridge	373134N 1270351E / CG 289 549
CP-2	대치교 / Daechi Bridge	372951N 1270425E / CG 297 518
CP-3	경부고속도로 양재천 다리 / Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge	372817N 1270156E / CG 260 490
CP-4	채석장 / Quarry	372816N 1265914E / CG 220 490
CP-5	180 고지 / Hill 180	372933N 1265624E / CG 179 515
CP-6	영등포역 / Yeongdeungpo Station	373101N 1265353E / CG 142 543
CP-7	목동교 / Mokdong Bridge	373151N 1265322E / CG 133 558
CP-8	염창교 / Yeomchang Bridge	373310N 1265239E / CG 125 583
CP-9	가양대교 남단 / South end of Gayang Bridge	373357N 1265130E / CG 108 598
CP-10	행주대교 남단 / South end of Haengju Bridge	373530N 1264817E / CG 062 628
CP-11	김포대교 북단 / North end of Gimpo Bridge	373701N 1264754E / CG 057 656
CP-12	고양 IC / Goyang IC	373921N 1264903E / CG 075 699
CP-13	통일로 IC / Tongillo IC	374024N 1265306E / CG 135 717
CP-14	양주 TG / Yangju TG	374043N 1265508E / CG 165 722
CP-15	송추 IC / Songchu IC	374246N 1265825E / CG 214 759
CP-16	사파산 정상 / Peak of Sapae-san	374321N 1270047E / CG 249 769
CP-17	의정부 IC / Uijeongbu IC	374136N 1270317E / CG 285 736
CP-18	덕릉교 (도로교차점) / Deokreung Bridge	374033N 1270513E / CG 313 716
CP-19	퇴계원 IC / Toegyewon IC	373827N 1270800E / CG 353 676
CP-20	구리 IC / Guri IC	373656N 1270830E / CG 360 648
CP-21	강동대교 북단 / North end of Gangdong Bridge	373447N 1270930E / CG 374 608
CP-22	천호대교 중간지점 / Midpoint of Cheonho Bridge	373233N 1270647E / CG 333 567
CP-23	잠실대교 중간지점 / Midpoint of Jamsil Bridge	373126N 1270531E / CG 314 547

<표 1> 시계비행로 육안 참조점 / <Table 1> P73 VFR route Visual Check points (CP)

(2) 한강 회랑(ENR 1.2-27 참조)

(2) Han-Gang Corridor (refer to ENR 1.2-27)

(가) 용산 회랑 : YP-1에서 YP-11까지

(<표 2> 참조)

(나) 노들섬 회랑 : JP-1에서 JP-6까지

(<표 3> 참조)

(a) Yongsan corridor : YP-1 through YP-11

(refer to <Table 2>)

(b) Nodulseom corridor : JP-1 through JP-6

(refer to <Table 3>)

(3) 시계비행로에서 비행중인 헬기 간의 회피 등을 고려하여 비행로 중심 좌우 500 m까지는 시계비행로 상의 비행으로 간주한다.

(3) To allow evasive maneuvers among helicopters flying VFR route, airspace that includes 500 m of both sides from the VFR route center is regarded as VFR route flight.

기호 / ID	참 조 점 / VISUAL REF.	좌표(경위도/UTM) / COORD(LAT-LONG/UTM)
YP-1(CP-1)	청담대교 중간지점 / Midpoint of Cheongdam Bridge	373134N 1270351E / CG 289 549
YP-2	영동대교 중간지점 / Midpoint of Yeongdong Bridge	373148N 1270325E / CG 283 554
YP-3	성수대교 중간지점 / Midpoint of Seongsu Bridge	373215N 1270206E / CG 263 563
YP-4	동호대교 중간지점 / Midpoint of Dongho Bridge	373209N 1270117E / CG 251 561
YP-5	한남대교 중간지점 / Midpoint of Hannam Bridge	373138N 1270046E / CG 244 552
YP-6	반포대교 중간지점 / Midpoint of Banpo Bridge	373057N 1265946E / CG 229 539
YP-7	동작대교 중간 / Midpoint of Dongjak Bridge	373037N 1265853E / CG 216 534
YP-8	정사각형 굴뚝 / Square Chimney	373105N 1265832E / CG 211 543
YP-9	용산헬기장 / Yongsan Heliport (H-264)	373141N 1265831E / CG 211 554
YP-10	반포 IC / Banpo IC	373010N 1270108E / CG 249 525
YP-11(CP-3)	경부고속도로 양재천 다리 / Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge	372817N 1270156E / CG 260 490

<표 2> 용산 회랑 육안 참조점 / <Table 2> Yongsan Corridor Visual Check points (YP)

Change : Information of RK P73.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22  
Effective : 1600UTC 28 DEC 2022

기호 / ID	참 조 점 / VISUAL REF.	좌표(경위도/UTM) / COORD(LAT-LONG/UTM)
JP-1(CP-9)	가양대교 남단 / South end of Gayang Bridge	373357N 1265130E / CG 108 598
JP-2	성산대교 중간지점 / Midpoint of Seongsan Bridge	373307N 1265328E / CG 122 582
JP-3	선유도/17고지 / Seonyu-do/Hill 17	373232N 1265409E / CG 147 571
JP-4	서강대교 중간지점 / Midpoint of Seogang Bridge	373218N 1265533E / CG 167 566
JP-5	원효대교 중간지점 / Midpoint of Wonhyo bridge	373137N 1265644E / CG 184 553
JP-6	노들섬 헬기장 / Nodulseom Heliport	373059N 1265740E / CG 198 541

<표 3> 노들섬회랑 육안 참조점 / <Table 3> Nodulseom Corridor Visual Check points (JP)

바. 시계비행로 및 한강회랑에서의 일반 비행절차

(1) 비행계획서 제출 및 비행계획 승인

(가) 시계비행로에서 비행을 계획한 헬기 조종사는 비행시작 2시간 전에 수도방위사령부 JAOC로 비행계획서를 제출하여야 하며, 긴급시 유·무선으로 비행계획서를 제출하고 비행 승인을 받아 비행하여야 한다.

(나) 시계비행로 일부구간(CP-12 ~ CP-17)은 P518 비행금지구역과 중첩되어 있으나 비행계획 제출 및 승인은 수도방위사령부 JAOC에서 담당하며, 수도방위사령부 JAOC는 승인한 모든 비행계획을 MCRC에 통보하여야 한다.

(다) 시계비행로 남부회랑은 안전 및 소음을 고려한 비행고도 설정이 제한되는 구간으로, 민간 헬기의 비행은 허가되지 않는다. 또한, 공익목적의 국가항공기와 군용헬기의 경우도 필수 임무를 제외한 단순한 통과비행은 허가되지 않으며, 세부 비행절차는 사. (1) 남부회랑을 따른다.

(라) 수도방위사령부 JAOC는 시계비행로만을 비행하는 헬기에게는 별도의 레이더식별부호(SSR CODE)를 배정하지 않으며, JAOC에서 자체 레이더를 활용하여 시계비행로 이탈 및 R75 비행제한 구역 무단 침범 여부를 감시하고 필요시 비상주파수를 통해 경고방송 등의 통제업무를 수행한다.

(2) 시계비행로 진입절차

(가) 최초 진입 시에는 반드시 육안 참조점(CP)을 통과해야 한다.

(나) 시계비행로 진입 전에 한·미 육군 헬기 조종사는 가디언 AIC와 교신해야 하고 기타 헬기 조종사는 MCRC와 교신하여 레이더 및 통신 접촉이 이루어져야 한다.

(3) 비행절차

(가) 헬기 조종사는 비상주파수를 청취하면서 자체 항법으로 회랑별 비행절차를 따라 비행한다.

(나) P73 시계비행경로 인근에 위치한 주요 통제장 애물은 ENR 1.2-29과 같으며, 이외에도 고층건물 등이 지속적으로 건축되고 있어 헬기 조종사는 철저한 사주경계 하에 비행하여야 한다.

f. Flight Procedures in VFR Route and Han-gang Corridor

(1) Submit Flight plan for Approval

(a) Helicopter pilots planning flights in VFR route have to submit the flight plan to CDC JAOC 2 hours in advance; in the case of an emergency, it may be submitted through line or wireless.

(b) Some sections in the VFR route(CP-12 ~ CP-17) overlaps with P518 prohibited area but CDC JAOC is responsible for flight plan submission and approval. CDC JAOC in turn must notify MCRC of all approved flight plans.

(c) Flight altitude within VFR route(Southern Corridor) is limited in consideration of safety and noise control. Also, national flights serving public purposes and military helicopters will not be permitted if they are simply passing through, except only when necessary. Detailed flight procedures are provided in g. (1) Southern corridor.

(d) CDC JAOC does not assign any SSR CODE to helicopters flying only in VFR route. JAOC uses its own radars to monitor any aircraft deviation from VFR route or violation into R75 and when needed, issues warning broadcasts using guard frequencies.

(2) Entry procedures

(a) Initial entry of the VFR route should be made via one of the checkpoints.

(b) ROK/US Army helicopter pilots shall contact Guardian AIC prior to entering the P73 VFR route. Any other helicopter pilots should contact the MCRC prior to entering the VFR route for radar and radio contacts.

(3) Flight procedures

(a) After entering the VFR route, according to the above procedures, pilots will proceed flying by self-navigation while monitoring guard frequencies, and comply with the procedures of each corridor.

(b) Major control obstacles near P73 VFR route are as shown in ENR 1.2-29. In addition, constructions of new skyscrapers call for more caution by the pilot.

(다) 시계비행로 북부회랑의 CP-12와 CP-17 구간은 P518 비행금지구역에 해당하는 구역이나, 시계비행로를 포함한 시계비행로 내측의 P518 비행금지구역 구역을 비행하는 헬기 조종사는 MCRC와 수도방위사령부 JAOC의 통제에 따라야 한다.

(라) 헬기 조종사는 회랑별로 지정된 고도를 유지하여야 하며, 기상요소 또는 기타의 사유로 인해 지정된 고도를 유지할 수 없을 때는 MCRC와 교신하여 자신의 의도를 통보한 후 MCRC의 지시에 따라야 하며 MCRC는 이를 수도방위사령부 JAOC에 통보한다.

(마) 한강회랑을 따라 비행하는 헬기는 한강의 남북 쪽 강변 및 강상을 육안으로 확인하고 정해진 속도(80 kts, 148 km/h) 이하로 한강 중심에서 남쪽 강변 상공으로 비행하여야 한다. 단, 노들섬헬기장 이착륙시와 용산관제탑 유도하에만 한강 북쪽 상공 비행이 가능하다. 또한, 수방사의 별도 승인사를 제외하고 동시 비행은 2대까지만 허용된다.

(바) 김포공항, 용산헬기장 및 서울비행장(K-16) 관제권 통과 시와 수색 비행장(G-113) 진출입 시에는 해당 국지 비행절차를 준수한다.

#### 사. 시계비행로 세부 비행절차

##### (1) 남부 회랑

(가) CP-1(청담대교 중간지점)과 CP-2(대치교) 사이 : 탄천을 따라 비행

(나) CP-2(대치교)와 CP-3(경부고속도로 양재천 다리) 사이 : 양재천을 따라 비행

(다) CP-3(경부고속도로 양재천 다리)와 CP-4(채석장) 사이 : 318고지 외곽을 경유하여 비행

(라) CP-4(채석장)과 CP-5(180고지) 사이 : 직선으로 비행

(마) CP-5(180고지)와 CP-6(영등포역) 사이 : 직선으로 비행

(바) CP-6(영등포역)과 CP-7(목동교) 사이 : 직선으로 비행

(사) CP-7(목동교)과 CP-8(염창교) 사이 : 안양천을 따라 비행

##### (아) 비행 고도 :

- 1) CP-1에서 CP-3 구간 : 2 000 ft AMSL 이상
- 2) CP-4에서 CP-8 구간 : 1 100 ft AMSL 이상  
(단, 김포관제탑 허가할 경우 비행고도 상승 가능)

(c) Although CP-12 ~ CP-17 section of the VFR route(northern corridor) overlaps with P518 Prohibited area, pilots flying in P518 inside the VFR route must follow MCRC and CDC JAOC guidance.

(d) Pilots should maintain the designated altitude for each corridor. If pilots cannot maintain the designated altitude because of weather or other limitations, pilots should contact MCRC and notify their intentions and comply with MCRC instructions. The MCRC then notifies CDC JAOC of this situation.

(e) Helicopters flying along the Hangang-river corridor must check south and north riversides of the Hangang-river and above the water with naked eye, and fly within the airspace superjacent of from the center of the Hangang-river to the south riverside at the speed of 80 kts, 148 km/h or under. Flight above the northern side of the river is only allowed when landing/taking-off at heliports including Nodeul Helicopter Pad, or under the guidance of Yongsan Control Tower. Unless approved by CDC, maximum 2 simultaneous flights are permitted.

(f) Aircraft flying through air traffic control area of Gimpo Airport, Yongsan Heliport or Seoul AB (K-16) and in/out of Susaek airfield shall adhere to respective flight procedures.

##### g. Detailed Flight Procedures of VFR route

###### (1) Southern corridor

(a) Between CP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) and CP-2(Daechi Bridge) : Fly along Tancheon stream.

(b) Between CP-2(Daechi Bridge) and CP-3(Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge) : Fly along the Yangjae stream.

(c) Between CP-3(Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge) and CP-4(Quarry) : Fly via outer perimeter of Hill 318.

(d) Between CP-4(Quarry) and CP-5(Hill 180) : Fly directly.

(e) Between CP-5(Hill 180) and CP-6(Yeongdeungpo Station) : Fly directly.

(f) Between CP-6(Yeongdeungpo Station) and CP-7 (Mokdong Bridge) : Fly directly.

(g) Between CP-7(Mokdong Bridge) and CP-8 (Yeomchang Bridge) : Fly along the Anyang stream.

###### (h) Flight altitude :

- 1) Between CP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) and CP-3(Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge) : 2 000 ft AMSL or above
- 2) Between CP-4(Quarry) and CP-8(Yeomchang Bridge) : 1 100 ft AMSL or above  
(Climbing beyond these altitudes is permitted if authorized by Gimpo Tower.)

(자) 주의사항

- 1) CP-2 또는 CP-23으로 비행 시에는 인구 밀집지역의 소음 방지를 위하여 반드시 CP-1을 경유해야 한다.
- 2) CP-4에서 CP-8 구간은 김포공항의 최종접근로와 근접되어, 동 구간 내 위치한 통제장애물로부터 수직적으로 충분히 분리된 비행고도 설정이 제한되는<sup>1)</sup> 구간으로 비행절차는 다음과 같다.
  - 1) CP-4 ~ CP-8 구간의 통제장애물(건물 594 ft 등)을 고려한 적정 비행고도는 1 600 ft 이나, 동 구간은 김포공항 최종 접근경로(1 500 ft ~ 2 400 ft)와 인접되어 1 600 ft 이상 비행고도 유지시 김포공항 입·출항 항공기와의 근접조우(TCAS 경보 등) 발생이 예상되어 부득이 비행고도를 1 100 ft 이상으로 설정하고 김포관제탑과의 허가하에 고도를 상승 할 수 있도록 설정하였음. (장애물 높이 594 ft + VFR 최소분리기준 500 ft ≈ 1 100 ft)
- 3) CP-4에서 CP-8 구간을 비행하는 조종사는 시계비행로 주변의 통제장애물을 정확히 식별한 상태에서 사주경계에 유의하여 비행해야하며, 김포관제탑(118.1 MHz 또는 240.9 MHz)과 교신하여 항공교통정보를 획득하고 김포관제탑 허가시 지정고도 이상으로 상승하여 비행할 수 있다.
- 4) 김포관제탑은 김포공항을 입·출항하는 항공기와 CP-4에서 CP-8 구간을 비행하는 헬기의 안전분리(TCAS 경보 발생 방지 등)를 위해 CP-5에서 CP-7으로 또는 CP-7에서 CP-5로 직접비행을 지시할 수 있다.
- 5) CP-7 또는 CP-9로 비행 시에는 인구 밀집지역의 소음 방지를 위하여 반드시 CP-8을 경유해야 한다.
- 6) CP-8에서 시계비행로를 이탈하려고 할 경우에는 반드시 김포관제탑과 교신하여 김포공항 활주로 32L/R 최종접근로 통과허가를 요청해야 한다.
- 7) CP-7 ~ CP-11 구간을 비행하고자 할 경우, CP-7 또는 CP-11 진입 전에 반드시 김포관제탑과 교신하여 관제권 통과비행허가를 받고 비행한다.
- 8) CP-21 ~ CP-3 구간을 비행하는 헬기는 서울관제탑과 교신하여 비행허가를 받아야하며 서울비행장(K-16) 국지비행절차와 서울관제탑 지시를 준수한다. CP-23을 통과할 때 고도는 1 000 ft AMSL 이하이어야 하며, CP-22를 통과할 때 고도는 800 ft AMSL를 유지한다. 여하한 경우에도 지정된(또는 항공교통관제기관이 지시한) 고도를 준수하여야 하며 서울관제탑의 비행허가 없이 진입하여서는 아니된다.

(i) Cautions

- 1) All flights via CP-2 or CP-23 must fly via the CP-1 for noise control in populated areas.
- 2) Routes CP-4 ~ CP-8 is close to the Gimpo Airport final approach course, and flight altitudes that provide sufficient separation from controlling barriers located in these routes are unavailable due to such proximity<sup>1)</sup>. Detailed flight procedures are as follows :
  - 1) The appropriate flight altitude in CP-4 ~ CP-8 considering their controlling barriers (skyscrapers - 594 ft, etc) is 1 600 ft. These routes, however, are close to the Gimpo Airport final approach course(1 500 ft ~ 2 400 ft), and close encounters(TCAS alerts, etc.) with traffic in/outbound Gimpo Airport are expected when flying at or above 1 600 ft. Therefore, the flight altitude has been set at or above 1 100 ft(barrier height 594 ft + VFR route seperation minimum 500 ft ≈ 1 100 ft), and Gimpo Tower's approval is required before climbing.
  - a) Civilian helicopters are not permitted to fly these routes. They can, however, make a detour along the Gimpo Airport VFR routes listed in 'ENR 1.2-29'. Civilian helicopter flights that are authorized by CDC JAOC on restricted basis can also use Han-gang corridor.
  - b) National flights and military helicopters must opt for Han-gang corridor whenever possible. Passage through these routes is permitted only with proper authorization from CDC JAOC taking into account the necessity of the mission, traffic load within Han-gang corridor, etc.
- 3) Pilots flying CP-4 ~ CP-8 must maintain visual contact on controlling barriers near these VFR routes and keep close vigilance over their surroundings. Air traffic information can be obtained by contacting Gimpo Tower(118.1 MHz or 240.9 MHz). Climbing beyond the assigned flight is allowed if approved by Gimpo Tower.
- 4) Gimpo Tower can instruct pilots to fly directly from CP-5 to CP-7, or vice versa, in order to ensure safe separation(TCAS alert prevention, etc.) from traffic in/outbound Gimpo Airport and from helicopters flying CP-4 ~ CP-8.
- 5) All flights via CP-7 or CP-9 must fly via the CP-8 for noise control in populated areas.
- 6) Pilots intending to exit the corridor via CP-8 must contact Gimpo Tower (VHF 118.1 MHz, UHF 240.9 MHz) and request permission for transiting Gimpo Runway 32L/R final course.
- 7) Pilots flying CP-7 ~ CP-11 should contact Gimpo Tower(VHF 118.1 MHz, UHF 240.9 MHz) to gain permission to cross the airport surface area before entry.
- 8) Pilots flying CP-21 ~ CP-3 must gain permission from Seoul Tower and comply with Seoul AB(K-16) local flight procedures and Seoul Tower instructions. When passing CP-23, altitude should be below 1 000 ft AMSL and for CP-22, maintained at 800 ft. In all cases one should adhere to the designated altitude (or ATC authority's designated altitude) and cannot make entry without Seoul Tower permissions.

(2) 서부회랑

- (가) CP-8(염창교)과 CP-9(가양대교 남단) 사이 : 올림픽대로 및 한강 남안을 따라 비행
- (나) CP-9(가양대교 남단)과 CP-10(행주대교 남단) 사이 : 올림픽대로를 따라 비행
- (다) CP-10(행주대교 남단)과 CP-11(김포대교 북단) 사이 : 한강을 가로질러 직선으로 비행
- (라) CP-11(김포대교 북단)부터 CP-12(고양 IC) 사이 : 서울외곽순환고속국도를 따라 비행
- (마) CP-12(고양 IC)과 CP-13(통일로 IC) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 비행
- (바) CP-13(통일로 IC)과 CP-14(양주 TG) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 비행
- (사) 비행고도 : 1 500 ft AMSL 이상

(아) 주의사항

- 1) CP-8과 CP-9 사이에는 한강 상공을 가로지르는 송전선이 있으며 한강회랑과 중복되므로 주의해야 한다.
- 2) CP-8과 CP-12 구간 북동쪽에 수색비행장(G-113)이 위치하고 있으므로 수색비행장 입출항 항공기 및 장주비행 항공기를 회피하여야 한다.
- 3) CP-11과 CP-14 사이에서는 송전선에 주의한다.
- 4) CP-7 ~ CP-11 구간을 비행하고자 할 경우, CP-7 또는 CP-11 진입 전에 반드시 김포관제탑과 교신하여 관제권 통과비행허가를 받고 비행한다.

(3) 북부 회랑

- (가) CP-14(양주 TG)와 CP-15(송주 IC) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 노고산 제2터널(약 1 km) 및 노고산 제1터널(약 2.2 km) 구간 상공을 직선으로 비행한다.
- (나) CP-15(송주 IC)와 CP-16(사파산 정상)과 CP-17(의정부 IC) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 사파산터널(약 3.9 km) 구간 상공을 CP-16(사파산 정상) 경유하여 직선으로 비행한다.
- (다) CP-17(의정부 IC)와 CP-18(덕릉교) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 수락산 터널(약 3 km) 구간 상공을 직선으로 비행한다.
- (라) CP-18(덕릉교)과 CP-19(퇴계원 IC) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 불암산 터널(약 1.7 km) 구간 상공을 직선으로 비행한다.
- (마) 비행 고도
  - 1) CP-14(양주 TG)에서 CP-15(송주 IC) 까지 : 2 500 ft AMSL 이상
  - 2) CP-15(송주 IC)에서 CP-17(의정부 IC) 까지 : 2 800 ft AMSL 이상
  - 3) CP-17(의정부 IC)에서 CP-19(퇴계원 IC) 까지 : 2 000 ft AMSL 이상

(바) 주의사항

- 1) CP-14 및 CP-15 구간의 송전선에 주의한다.
- 2) CP-14부터 CP-18까지의 구간은 산악지형으로 이루어져 있으므로 레이더 감시 및 지형 육안식별을 위하여 반드시 지정된 비행 고도로 비행하여야 한다.
- 3) CP-18과 CP-19 사이에 중앙 119구조대 헬기장(CG 334 704)이 위치(CP-19에서 CP-18로 비행 시 불암산 터널 입구 우측 약 100 m 지점)함으로 이착륙하는 헬기에 주의해야 한다.

(2) Western corridor

- (a) Between CP-8(Yeomchang Bridge) and CP-9 (South end of Gayang Bridge) : Fly along Olympic Expressway and southern Han-gang.
- (b) Between CP-9(South end of Gayang Bridge) and CP-10(South end of Haengju Bridge) : Fly along the Olympic Expressway.
- (c) Between CP-10(South end of Haengju Bridge) and CP-11(North end of Gimpo Bridge) : Fly across the Han-gang in a straight line.
- (d) Between CP-11(North end of Gimpo Bridge) and CP-12(Goyang IC) : Fly along Seoul Ring Road(Seoulloegwaksunhwahn Expressway).
- (e) Between CP-12(Goyang IC) and CP-13(Tongillo IC) : Fly along Seoul Ring Road.
- (f) Between CP-13(Tongillo IC) and CP-14(Yangju TG) : Fly along Seoul Ring Road.
- (g) Corridor altitude : 1 500 ft AMSL or above
- (h) Cautions
  - 1) Power lines cut across CP-8 and CP-9 and the route overlaps with Han-gang corridor.
  - 2) Since western corridor is located near Susaek(G-113) airport traffic area, between CP-8 and CP-12, pilots should be careful to avoid Susaek traffics.
  - 3) Watch out for power lines located between CP-11 through CP-14.
  - 4) Pilots flying CP-7 ~ CP-11 should contact Gimpo Tower(VHF 118.1 MHz, UHF 240.9 MHz) to get permission to cross the airport surface area before entry.

(3) Northern corridor

- (a) Between CP-14(Yangju TG) and CP-15 (Songchu IC) : Fly in a straight line along the Seoul Ring Road above Nogo-san tunnel 2 (about 1 km) and Nogo-san tunnel 1 (about 2.2 km).
- (b) Between CP-15(Songchu IC), CP-16(Peak of Sapae-san) and CP-17(Uijeongbu IC) : Fly in a straight line along the Seoul Ring Road above Sapae-san tunnel via CP-16.
- (c) Between CP-17(Uijeongbu IC) and CP-18(Deokreung Bridge) : Fly in a straight line along the Seoul Ring Road above Surak-san tunnel (about 3 km).
- (d) Between CP-18(Deokreung Bridge) and CP-19(Toegyewon IC) : Fly in a straight line along the Seoul Ring Road above Bulam-san tunnel (about 1.7 km).
- (e) Flight altitude
  - 1) From CP-14(Yangju TG) to CP-15(Songchu IC) : 2 500 ft AMSL or above
  - 2) From CP-15(Songchu IC) to CP-17(Uijeongbu IC) : 2 800 ft AMSL or above
  - 3) From CP-17(Uijeongbu IC) to CP-19 (Toegyewon IC) : 2 000 ft AMSL or above

(f) Cautions

- 1) Watch out for power lines in CP-14 through CP-15.
- 2) Since CP-14 through CP-18 is a mountainous area, maintain designated altitude for radar observation and visual identification of the area.
- 3) Central 119 rescue team heliport(CG 334 704) is located between CP-18 and CP-19 (when flying from CP-19 to CP-18, it is located 100 m to the right of Bulamsan tunnel entrance). Therefore be cautious of helicopter flights.

- 4) CP-15와 CP-19 사이에서 육안참조점을 명확하게 식별하기 곤란한 경우나 비행고도 유지가 불 가능한 경우에는 시계비행로를 이탈하여 39번 및 43번 국도를 따라 비행할 수 있다.
- 5) CP-17와 CP-19 사이는 수락산, 불암산 등이 인접되어 있으며 서울비행장 최종접근경로와 인접되어 사주경계에 주의해야하며, 필요시 서울관제탑과 교신하여 서울관제탑의 지시를 준수하여 비행하여야 한다.

(4) 동부 회랑

- (가) CP-19(퇴계원 IC)와 CP-20(구리 IC) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 비행
- (나) CP-20(구리 IC)과 CP-21(강동대교 북단) 사이 : 서울외곽순환고속도로를 따라 비행
- (다) CP-21(강동대교 북단)과 CP-22(천호대교 중간지점) 사이 : 한강 중앙을 따라 비행하는 헬기는 항공기간 충돌방지를 위해 동쪽에서 서쪽으로 비행 시는 한강 중앙을 기준으로 북쪽으로, 서쪽에서 동쪽으로 비행시는 한강 중앙을 기준으로 남쪽으로 비행
- (라) CP-22(천호대교 중간지점)와 CP-23(잠실대교 중간지점) 사이 : 한강 중앙을 따라 비행하는 헬기는 항공기간 충돌방지를 위해 동쪽에서 서쪽으로 비행시는 한강 중앙을 기준 북쪽으로, 서쪽에서 동쪽으로 비행시는 한강 중앙기준 남쪽으로 비행
- (마) CP-23(잠실대교 중간지점)과 CP-1(청담대교 중간지점) 사이 : 직진으로 비행
- (바) 비행 고도
  - 1) CP-19(퇴계원 IC)와 CP-20(구리 IC) 사이 : 1 500 ft AMSL 유지
  - 2) CP-20(구리 IC)과 CP-21(강동대교 북단) 사이 : 1 300 ft AMSL 유지
  - 3) CP-21(강동대교 북단)과 CP-23(잠실대교 중간지점) 사이 : 800 ft AMSL 유지
  - 4) CP-23(잠실대교 중간지점)과 CP-1(청담대교 중간지점) 사이 : 1 000 ft AMSL 이상

(사) 주의사항

- 1) 동부 회랑은 서울비행장(K-16)의 최종접근로와 근접 또는 중복되어 있어 서울 비행장 입·출항 항공기에 대한 사주경계에 주의해야하며, 반드시 서울관제탑(VHF 126.2 MHz 또는 UHF 236.6 MHz)과 교신하여 서울관제탑의 지시를 준수하여 비행하여야 한다.
- 2) CP-19에서 CP-1 구간은 서울비행장(K-16)의 최종접근로와 중첩되어 통제장애물로부터 충분히 분리된 비행고도 설정이 제한되는<sup>2)</sup> 구간으로, 조종사는 비행경로 주변의 통제장애물을 정확히 식별한 상태에서 사주경계에 유의하여 비행하여야 하며, 서울관제탑과 교신하여 항공교통정보를 획득하고 서울관제탑의 허가시비행고도를 2 000 ft AMSL 이상으로 비행할 수 있다.
- 2) CP-19 ~ CP-1 구간의 통제장애물(고층건물 630 ft 등)을 고려한 적정 비행고도는 1 600 ft 이상이나, 동 구간은 서울비행장 최종접근경로(2 900 ft ~ 1 000 ft)와 인접되어 1 600ft 이상 비행고도 유지시 서울비행장 입·출항 항공기와의 근접조우(TCAS 경보 발생 등) 발생이 예상되어 부득이 비행고도를 1 500 ft ~ 800 ft로 설정하고 서울관제탑과의 허가 시 고도를 상승 할 수 있도록 설정하였음.

- 4) If it is difficult to clearly identify visual check points and maintain flight altitude between CP-15 and CP-19, depart the VFR route and fly along Road 39th and 43th.
- 5) Between CP-17 and CP-19 : Mountain Surak and Bulam are in the vicinity. Also close to final approach route of Seoul Airport. Use caution for visual separation. If required, contact Seoul Tower and fly as per the instruction of the Seoul Tower.

(4) Eastern corridor

- (a) Between CP-19(Toegyewon IC) and CP-20 (Guri IC) : Fly along the Seoul Ring Road.
- (b) Between CP-20(Guri IC) and CP-21 (North end of Gangdong Bridge) : Fly along the Seoul Ring Road.
- (c) Between CP-21(North end of Gangdong Bridge) and CP-22(Midpoint of Cheonho Bridge) : Fly along the center bank of Han-gang. To avoid air collisions, west-bound aircraft should fly over the north portion of the center line of the river while the east bound over south portion of the river.
- (d) Between CP-22(Midpoint of Cheonho Bridge) and CP-23(Midpoint of Jamsil Bridge) : Fly along the center bank of Han-gang. To avoid air collisions, west-bound aircraft should fly over the north portion of the center line of the river while the east bound over south portion of the river.
- (e) Between CP-23(Midpoint of Jamsil Bridge) and CP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) : Fly in a straight line.

(f) Flight altitude

- 1) Between CP-19(Toegyewon IC) and CP-20 (Guri IC) : Maintain 1 500 ft AMSL.
- 2) Between CP-20(Guri IC) and CP-21(North end of Gangdong Bridge) : Maintain 1 300 ft AMSL.
- 3) Between CP-21(North end of Gangdong Bridge) and CP-23(Midpoint of Jamsil Bridge) : Maintain 800 ft AMSL.
- 4) Between CP-23(Midpoint of Jamsil Bridge) and CP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) : Maintain 1 000 ft AMSL or above.

(g) Cautions

- 1) Eastern corridor is close to or overlaps with Seoul AB(K-16) final approach course, so pilots must be careful of the in/out bound traffic from Seoul AB. Also, pilots must communicate with (VHF 126.2 MHz or UHF 236.6 MHz) and observe Seoul Tower regulations.
- 2) Route CP-19 to CP-1 is close to Seoul AB (K-16) final approach course, so a vertical flight altitude separation from control barriers in the same route is limited.<sup>2)</sup> Therefore pilots must accurately identify surrounding control barriers and fly with caution. Pilots should also communicate with Seoul Tower and acquire Aviation Traffic Information. With Seoul Tower permit, pilots may fly above 2 000 ft AMSL.

- 2) Considering control barriers (skyscrapers - 630 ft etc.) in CP-19 ~ CP-1, the appropriate flight altitude is over 1 600 ft. The same route, however, is close to the Seoul AB (K-16) final approach course (2 900 ft ~ 1 000 ft). Thus when pilots maintain flight altitude at or above 1 600 ft, close encounters with in/out traffic from Seoul AB (K-16) might trigger TCAS alerts. Therefore, the flight altitude is set at 1 500 ft ~ 800 ft and with permit of Seoul Tower, pilots may elevate their flight altitude.

- 3) 수도방위사령부 JAOC는 CP-20과 CP-21 사이를 통과하여 서울비행장(K-16)에 진입하는 헬기에 대해서는 서울관제탑과 협조하여 경고방송을 자제한다. (서울 관제탑에서 관제중인 헬기를 R75 침범 항적으로 오인, 경고방송 사례 수시 발생)
- 4) CP-21 및 CP-1을 통해서만 회랑 진입·이탈이 허용되며, CP-21을 통하여 회랑을 이탈하는 경우, 미사리 고공강하 구역을 회피하여 비행하여야 한다.
- 5) CP-23에서 CP-2로 비행 시에는 인구 밀집지역 (학교, 아파트 단지, 롯데타워 등)에 대한 근접 비행 회피 및 소음 방지를 위하여 반드시 CP-1을 경유하여 비행하여야 하며, 가로지르는 비행은 금지한다.
- 6) 서울관제탑의 관제를 받는 구간을 비행하는 헬기 중, 정해진 시계비행로 이외의 구간을 비행하여야 할 경우 최종접근진로에 있는 항공기로 부터의 안전을 확보하기 위해 최소 2시간 전에 서울기지(K-16)의 작전과 및 서울관제탑에 유선으로 관련 비행계획을 통보하고 허가를 득한다.

#### 아. 한강 회랑 세부 비행절차

용산·노들섬·MP Hill(용산지역 미군 헬기장) 헬기장 입·출항을 위한 용산 회랑과 노들섬 회랑 이용 절차는 다음과 같다.

##### (1) 용산 회랑

- (가) 입·출항 절차
  - 1) YP-1(청담대교)에서 용산관제탑에 최초 위치보고 후 진입하며, 한강 남쪽 강변 상공을 따라 YP-2(영동대교), YP-3(성수대교), YP-4(동호대교), YP-5(한남대교)를 비행하고, YP-6(반포대교)에서 최종 착륙인가를 요청한다.
  - 2) 용산헬기장 착륙 시 YP-7(동작대교)을 통과한 후 YP-8(정사각형 굴뚝)을 경유하여 국립중앙박물관 뒤편 도로를 따라 용산헬기장(YP-9)으로 진입 후 착륙한다.
  - 3) 노들섬헬기장 착륙 시 YP-7(동작대교)을 통과한 후 한강을 따라 서쪽으로 비행하며, 착륙장 안전성을 확인하고 착륙장 상공 진입 후 착륙한다.
  - 4) MP Hill(용산지역 미군 헬기장) 착륙 절차는 다음과 같다.
    - 가) YP-1 및 YP-6에서 진입비행을 하기 전 용산 관제탑 및 가디언 AIC와 무선 통신을 한다.
    - 나) YP-6를 1 000 ft AMSL로 지나서 반포대교와 녹사평대로를 따라 북쪽으로 최대 70 kt IAS로 비행하면서 600 ft AMSL 이하로 비행한다.
    - 다) 횡단보도다리(CG 22592 55564)에서 600 ft AMSL에서 최종강하를 시작하여 MP HILL까지 330도 방향으로 비행한다.
  - 5) 각 헬기장에서 출항 시에는 이륙 전 용산관제탑으로부터 이륙 승인을 득한 후 관제 지시에 따라 출항한다.
  - 6) MP Hill(용산지역 미군 헬기장) 이륙 절차는 다음과 같다.
    - 가) 1 500 ft AMSL에 도달할 때까지 최대출력으로 150도 방향으로 비행한다.
    - 나) 횡단보도다리(CG 22592 55564)를 타고 녹사평대로를 따라 남쪽으로 비행한다.
    - 다) YP-6 1 500 ft AMSL 강상에서 동쪽 또는 서쪽으로 비행한다.

- 3) CDC JAOC will cooperate with Seoul Tower and restrain issuing warning broadcasts to helicopters flying through CP-20 and CP-21. (There were numerous cases in which Seoul Tower mistook helicopter to be flying in R75 and sent out warning broadcasts.)
- 4) Arrival and departure from corridor is only allowed via CP-21 and CP-1, and in case of departure via CP-21, Misari HALO zone must be avoided.
- 5) In case of flight from CP-23 to CP-2, pilots must pass CP-1 to control noise and avoid densely populated areas (schools, apartment complexes, Lotte Tower). Direct flight is prohibited.
- 6) For safety reasons, helicopters passing through routes controlled by Seoul Tower wishing to fly besides the pre-determined VFR route must acquire permission from Seoul AB (K-16) JAOC and control tower 2 hours in advance.

#### h. Han-gang Corridor Flight Procedures

Procedures to use Yongsan Corridor and Nodeulsom Island Corridor for in/outbound of Yongsan, Nodeulsom and MP Hill helipads are as follows.

##### (1) Yongsan Corridor

- (a) Arrival / departure procedures
  - 1) Enter this corridor after reporting location to Yongsan control tower at YP-1(Cheongdam Bridge) then fly along the south riverside of the Hangang-river through YP-2(Yeongdong Bridge), YP-3(Seongsu Bridge), YP-4(Dongho Bridge), YP-5(Hannam Bridge). Request final landing clearance at YP-6(Banpo Bridge).
  - 2) When landing at Yongsan Heliport, fly through YP-7(Midpoint of Dongjak Bridge) and YP-8(Square Chimney) along the back street of the Korea National Museum to arrive at Yongsan Heliport(YP-9).
  - 3) When landing on Nodeul Helipad, enter from the west along the Hangang-river (Olympic highway). Check safety condition of the helipad and maneuver over the landing area for landing.
  - 4) MP Hill HLZ Arrival Flight Procedures

- a) Attempt radio Communication With Yongsan Tower and/or Guardian before proceeding inbound from YP-1 and YP-6.
- b) Cross YP-6 at 1 000 ft AMSL and begin a decent to no lower than 600 ft AMSL while following the Banpo Bridge and Noksapyeong-Daero north at 70 kt IAS max.
- c) Begin final decent from 600 ft AMSL at the Crosswalk Bridge(CG 22592 55564) and fly a ground track of 330° to the MP Hill HLZ located at (CG 22290 55564).
- 5) For departures on each heliport, acquire departure permission from Yongsan tower then follow departure control directions provided by the tower.

##### 6) MP Hill HLZ Departure Flight Procecuries

- a) Depart on a 150° ground track at max rate of climb airspeed with max continuous power available until reaching 1 500 ft AMSL.
- b) Fly over the Crosswalk Bridge(CG 22592 55564) and continue southbound over Noksapyeong-Daero.
- c) At YP-6(CG 22290 53903) turn left or right to transition east or west over the river at 1 500 ft AMSL.

- (나) 보조 회랑 입·출항 절차
- 1) YP-11(경부고속도로 양재천 다리)에서 용산 관제탑에 최초 위치보고 후 진입하며, YP-10(반포 IC)를 경유하여 YP-6(반포대교)에서 최종 착륙 인가를 요청한다.
  - 2) YP-6(반포대교) 이후 입·출항 절차는 주 회랑 입·출항 절차와 동일하다.

- (다) MP Hill(용산지역 미군 헬기장) 입·출항 제한사항
- 1) MP HILL 헬기장 입항 가능 항공기는 다음과 같다.

가) 의무후송항공기  
나) 주한미군사사령관  
다) 유엔사/연합사/주한미군사 3-4성장군(주한미군사 작전관련 필수임무)  
라) 단, 주한미군 이외 장성들, 주한미군 연합사/유엔사, 미국 행정부 고위 관료, 백악관 고위 관료, 의회상하의원, 국방장관 또는 기타 1-2성 장군 등은 미8군에 항공임무 요청전에 주한미군사 작전참모처의 사전승인을 받아야 한다.

- 2) 항공승무원들은 기지운항실에 비행계획을 제출하고, 기지운항실은 대통령경호실과 수방사 사전허가(PPR)를 득하기 위해 즉시 가디언 AIC에 비행계획을 전달한다. 가디언 AIC는 사전허가(PPR)를 직접 항공기승무원 및 용산관제탑에 전달한다.

- 3) MP HILL 헬기장에서의 이착륙은 주·야간(NVG 착용 포함) 시계비행규칙(VFR) 하에서 UH-60 블랙호크 2대로 제한된다. (MP Hill은 CH47은 지원하지 않는다.)
- 4) 착륙시 첫 번째 헬기는 두 번째 헬기가 착륙 완료시까지 하강기에 의한 항공기 손상을 방지하기 위해 로터 회전을 유지해야 한다.
- 5) 임무 항공기는 이착륙만 허용되며, 착륙 후 착륙 시간을 연장하거나, 지속 체류해서는 안 된다.
- 6) 모든 탑승자는 비행계획에 정확히 기재되어야 하며, 이 정보는 보안을 위해 한쪽에 정확히 전달되어야 한다.

- (라) 용산관제탑 운영시간은 월요일~금요일 09:00 ~18:00(KST)이며, 헬기장 입·출항 헬기는 최소 용산헬기장 이용 1 근무일 전까지 용산관제탑으로 PPR(사전허가요청)을 제출해야만 항공교통관제 및 노들섬 안전통제지원을 받을 수 있다.

- (마) 주의사항
- 1) 이착륙시를 제외하고는 1 500 ft AMSL 이상의 고도를 유지한다.
  - 2) YP-5와 YP-6 구간에서는 60.3 m 높이의 송전탑과 한강을 가로지르는 송전선에 주의한다.

(2) 노들섬 회랑

- (가) JP-1(가양대교 남단), JP-2(성산대교), JP-3(선유도) 사이 올림픽대로의 북쪽 도로변을 따라 비행하며, JP-4(서강대교)에서 용산관제탑에 최초 위치보고 및 착륙 승인을 득한 후, JP-5(원효대교)를 경유 비행한다.

- (나) 용산헬기장 착륙시 JP-6(노들섬)을 통과한 후 YP-8(정사각형 굴뚝)을 경유하여 국립중앙박물관 뒤편 도로를 따라 용산헬기장(YP-9)으로 입항한다.

- (b) Auxiliary corridor arrival / departure procedures
- 1) At YP-11(Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge), report initial position to Yongsan tower for entrance. Fly over YP-10(Banpo IC) and request final landing clearance at YP-6(Midpoint of Banpo Bridge).
  - 2) Arrival/departure procedure after YP-6(Midpoint of Banpo Bridge) is same as in the main corridor arrival/departure procedure.

- (c) Restrictions for entering and exiting MP Hill HLZ
- 1) Flights into MP Hill HLZ are restricted to the following :

- a) MEDEVAC / Emergency CASEVAC
- b) Commanding General, USFK
- c) 3-4 Star UNC/CFC/USFK (J5/J3 included due to MSN requirements)
- d) Flag Officer/General Officers external to USFK, 1-2 Stars internal to USFK/CFC/UNC, Senior Executive Service White House Military Office, Congressional/ Delegation, Office of Secretary of Defense, or other Service components must be pre-approved by USFK J3 prior to Air Mission Request (AMR) submission to Eighth Army. (digitally signed email from USFK J3 is sufficient)

- 2) Aircrews will file flight plans with respective US base operations. Base operations will immediately forward flight plans to Guardian AIC for processing of Prior Permission Required(PPR) with Presidential COIC and Capital Defense Corps. Guardian AIC will notify Yongsan TWR and aircrew POC on the flight plan directly for PPR.

- 3) MP Hill HLZ is currently restricted to two UH-60 Black Hawks for landing/departure under Day/Night/ NVG visual flight rules (VFR) only (MP Hill is NOT CH47 capable).

- 4) Second aircraft must wait until the first aircraft is parked and at "flat pitch" prior to initiating final approach.

- 5) Operations are transient only. Extended parking or loiter on the HLZ is unauthorized.

- 6) All passengers must be clearly listed on the flight plan for processing. This information is provided to the ROKG for security vetting.

- (d) Operating hours of Yongsan Tower are 09:00 ~18:00(KST) from Monday to Friday. Any aircraft arriving at/departing from the heliport must submit PPR(Prior Permission Request) to the Yongsan Control Tower at least 1 working day in advance in order to be supported with air traffic control and safety control.

(e) Cautions

- 1) Maintain 1 500 ft AMSL or above except landings /take-offs.
- 2) Between YP-5 and YP-6, all pilots should take cautionary measures when flying near 60.3 m high power lines across the Han-gang.

(2) Nodulseom corridor

- (a) Fly between JP-1(South end of Gayang Bridge), JP-2(Midpoint of Seongsan Bridge), and JP-3(Seonyu-do) along the northern edge of Olympic Expressway. Report initial position to Yongsan tower at JP-4(Midpoint of Seogang Bridge) and acquire landing clearance then fly via JP-5(Midpoint of Wonhyo Bridge).

- (b) When landing at Yongsan heliport, fly through JP-6(Nodulseom) then over YP-8(Square Chimney) then along the back street of the Korea National Museum to arrive at Yongsan Heliport(YP-9).

- (다) 노들섬헬기장 착륙시 JP-5(원효대교)에서부터 고도를 강하하며, 착륙장 안전성을 확인하고 착륙한다.
- (라) 각 헬기장에서 출항시 이륙 전 용산관제탑으로부터 이륙 승인을 득한 후 관제 지시에 따라 출항한다.
- (마) 주의사항
- 1) 이착륙시를 제외하고는 1 500 ft AMSL 이상의 고도를 유지한다.
  - 2) 운중(雲中 : IN WEATHER) 또는 운상(雲上 : ON TOP) 비행은 허용되지 않는다.
- (3) 김포공항·노들섬헬기장과 잠실헬기장 간 비행절차
- (가) 운항방침
- 1) 이 회랑은 국방부장관(수도방위사령관)이 승인한 비행에 한해 사용한다.
  - 2) 주간(일출 후부터 일몰 전까지) 비행운고 2 500 ft, 비행시정 3 법정마일(SM) 이상의 기상 조건에서만 사용할 수 있다.<sup>3)</sup>
  - 3) 김포공항 - 노들섬비행장 - 잠실헬기장 간 기상최저치는 「항공안전법」에 따른 E등급 공역에서의 시계비행 기상최저치(시정 3 NM, 구름으로부터의 수직거리 1 000 ft)를 적용하였음. 한강회랑 비행고도 1 500 ft AMSL + 구름으로부터의 수직거리 1 000 ft = 2 500 ft AMSL
  - 3) 귀빈 임무(CODE 1) 1시간 전·후 및 군 작전 시에는 폐쇄된다. 정확한 폐쇄시간은 수도방위사령부 JAOC에 확인한다.
  - 4) 노들섬헬기장 이착륙 시에는 용산관제탑의 통제를 받고, 잠실헬기장 이착륙 시에는 서울관제탑의 통제를 받는다.

- (나) 비행절차
- 1) 노들섬헬기장과 잠실헬기장 간 비행 시에는 JP-6 (노들섬)을 경유하여 YP-7(동작대교)을 참조점으로 한강 남쪽 강변 상공으로 비행하며, YP-1(청담대교) 또는 YP-2(영동대교)를 참조점으로 한강 남쪽 강변 상공으로 비행하여 잠실헬기장으로 입·출항한다.
  - 2) 김포공항·노들섬헬기장과 잠실헬기장을 운항하는 헬기는 용산헬기장, 노들섬헬기장, MP Hill(용산 지역 미군 헬기장) 입·출항 헬기와의 공중충돌 방지를 위하여 공중경계를 철저히 해야 한다.
    - 가) 김포공항/노들섬헬기장에서 잠실 방향 비행 시 : 김포공항에서 이륙 시에는 JP-3(선유도) 와 JP-4 (서강대교 중간지점) 사이에서, 노들섬 헬기장에서 이륙 시에는 이륙 전에 회랑 진입을 보고하고, YP-1(청담대교 중간지점) 또는 YP-2(영동대교 중간지점)에서 회랑 이탈을 보고 한다.
    - 나) 잠실에서 노들섬헬기장·김포공항 방향 비행 시 : YP-1(청담대교 중간지점) 또는 YP-2(영동대교 중간지점) 진입 전에 회랑 진입을 보고하고, 노들섬 헬기장 착륙 시에는 JP-6(노들섬) 도착 후, 김포공항 착륙 시에는 JP-4(서강대교 중간지점)에서 회랑 이탈을 보고한다.
    - 다) 경부고속도로를 경유하여 중지도헬기장 입·출항 시에는 YP-11(경부고속도로 양재천 다리)에서 회랑 진입 및 이탈을 보고한다.

- (c) When landing at Nodeul Island heliport, begin descend from JP-5(Midpoint of Wonhyo bridge) and verify safety condition of the heliport before landing.
- (d) For departures on each heliport, acquire departure permission from Yongsan tower then follow departure control directions provided by the tower.
- (e) Items of Attention
- 1) Altitude : Maintain 1 500 ft AMSL and above. (except during landings and take-offs)
  - 2) (IN WEATHER or ON TOP flight not allowed.)
- (3) Flight procedures between Gimpo Airport, Nodulseom and Jamsil Heliport
- (a) Flight policy
- 1) This corridor may be used upon authorization of the MND(CDC).
  - 2) This corridor is authorized between SR and SS. Flights are permitted under the weather condition of at or above 2 500 ft ceiling, and at of above 3 SM visibility.<sup>3)</sup>
  - 3) Minimum Weather Levels for Gimpo Airport - Nodeulseom Airfield - Jamsil Heliport referred to visual flight minimum weather levels in level E Airspace according to [Aviation Safety Act] (Visibility : 3 NM, 1 000 ft vertical distance from clouds) : Han-gang corridor 1 500 ft AMSL + Vertical Distance from clouds : 1 000 ft = 2 500 ft AMSL
  - 3) This corridor will be closed plus and minus one (1) hour for Code 1 mission and as required for military operations. Exact closure times can be confirmed by JAOC.
  - 4) Aircraft shall be controlled by the Yongsan tower when landings / take-offs at Nodulseom heliport, and shall be controlled by Seoul Tower (K-16) when landings / take-offs at Jamsil heliport.
- (b) Flight procedures
- 1) The flight between Nodeul Island heliport and Jamsil heliport will use routes south of Hangang River using YP-7(Midpoint of Dongjak Bridge) as a reference point and fly via JP-6(Nodulseom). Departure from and arrival at Jamsil heliport will be flown south of Hangang river using YP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) or YP-2(Midpoint of Yeongdong Bridge) as a reference point.
  - 2) Helicopters flying between Gimpo Airport, Nodulseom heliport and Jamsil heliport must be on alert to avoid airborne collision with other helicopters entering/exiting Yongsan, Nodeulseom and MP Hill heliport.
  - a) Flying from Gimpo Airport (or Nodulseom Heliport) to Jamsil heliport, taking off from Gimpo pilots should report exiting the corridor at JP-3(Seonyu-do) JP-4(Midpoint of Seogang Bridge) and taking off from Nodulseom report entering before taking off and report exiting the corridor at YP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) or YP-2(Midpoint of Yeongdong Bridge).
  - b) Flying from Jamsil heliport to Gimpo(or Nodulseom), pilots should report entering the corridor at YP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) or YP-2(Yeongdong Bridge) and when landing at Nodulseom report after arrival. Landing at Gimpo report exiting the corridor at JP-4(Midpoint of Seogang Bridge).
  - c) Flying from Gyeongbu Expressway toward to Jungji-do or Jungji-do to Gyeongbu Expressway, pilots should report entering/exiting the corridor at YP-11 (Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge).

(다) 운항계획 협조

- 1) 헬기 조종사(부대/서)는 비행시작 2시간 전까지 수도방위사령부 JAOC에 비행계획서(ENR 1.2-25)를 서면으로 제출하여야 하며, 수도방위사령부 JAOC는 접수된 비행계획을 검토 후 비행승인 여부를 비행시작 1시간 30분 전까지 비행을 신청한 헬기 조종사(부대/서)에게 구두로 통보한다.
- 2) 비행을 승인받은 헬기 조종사(부대/서)는 이륙 60분 전까지 비행계획서를 가디언 AIC 및 김포항공 정보실에 제출하고, 가디언 AIC 및 김포항공 정보실은 비행계획 처리망을 통해 MCRC에 통보한다.

(라) 주의사항

- 1) 이 회랑을 비행하는 헬기는 회랑 진·출입 항공 기간 충돌방지를 위해 관제기관 통제 하 한강의 남·북 강변과 강상을 육안으로 확인하고 한강 남단 내에서 비행해야 한다.
- 2) 비행 중 기상 등의 이유로 관제기관의 레이더 감시가 필요한 경우, 서울APP에 요청할 수 있다. MCRC는 조종사가 레이더 감시 또는 계기 비행 의사를 통보해 온 경우 항공교통관제기관이 아니므로 항공교통관제를 제공할 수 없으며 즉시 이를 서울APP에 통보하여야 한다.
- 3) 여하한 경우에도 30초 이상 P73 비행금지구역 중심방향으로 비행해서는 안된다.
- 4) 용산관제탑 및 서울관제탑에서 제공하는 항공교통 정보를 적극 활용하고 관제지시를 철저히 이행해야 한다.

(마) 기타 협조사항

- 1) 헬기가 비상착륙한 경우에는 한강공원(둔치) 또는 지상의 인원 및 구조물에 피해를 주지 않을 안전한 장소에 신속히 착륙 후 관계부서에 비상 착륙 내용을 통보한다.

자. 수색비행장 공항교통구역 운영

- (1) 수색비행장 공항교통구역은 <표 4>의 확인점을 연결하는 선으로 이루어진 구역으로 수색비행장에 입·출항하는 항공기만 사용한다. (ENR 1.2-28 참조)
- (2) 수색비행장 공항교통구역 진출·입 항공기는 CP-9 및 CP-11을 경유하여야 하며, 시계비행로 도착 2시간 전까지 인천항공교통관제소, 가디언 AIC 및 수도방위사령부 JAOC를 경유, MCRC에 비행계획서를 제출한다.

기호 / ID	참조점 / VISUAL REF.	좌표(경·위도/UTM) / COORD(LAT-LONG/UTM)	비고 / REMARKS
SP-1	55고지 / Hill 55	373329N 1265209E / CG 118 589	송전선을 따라 / along power line
SP-2	상암동 / Sangam-dong	373432N 1265309E / CG 133 608	직선으로 / in a straight line
SP-3	삼거리 / Intersection	373514N 1265316E / CG 135 621	도로를 따라 / along road
SP-4	망월 / Mangwol	373632N 1265305E / CG 133 645	직선으로 / in a straight line
SP-5	서두물 하천 합류점 / Joint PT of stream	373725N 1265053E / CG 101 662	
SP-6	교차로 / Intersection	373704N 1264928E / CG 080 656	39번 국도를 따라 / along route 39
SP-7(CP-10)	행주대교 남단 / South End of Haengju Bridge	373530N 1264817E / CG 062 628	직선으로 / in a straight line
SP-8(CP-9)	가양대교 남단 / South End of Gayang Bridge	373357N 1265130E / CG 108 598	올림픽대로를 따라 SP-1에 연결 / along North edge of Olympic Expressway. Expressway to SP-1

<표 4> 수색비행장 공항교통구역 확인점 / <Table 4> Susaek Airfield Airport Traffic Area (SP) Connecting points

Change : Information of RK P73 and Amended phrase.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22  
Effective : 1600UTC 28 DEC 2022

- (3) R75 비행제한구역에서는 1 000 ft AGL 이상의 고도를 유지하여 MCRC와 레이더 및 통신접촉이 이루어져야 한다.
- (4) 헬기를 제외한 항공기의 수색비행장 입출항은 주간에만 가능하다. 단, 한국항공대학 조종학생의 야간비행훈련은 가능하며 다음 절차를 따라야 한다.
- (가) 수색비행장 운항실은 비행계획(비행 1시간 전), 이륙시각(이륙 직후) 및 비행종료 시각(비행 종료 직후)을 직통 통신망으로 수도방위사령부 JAOC에 통보한다.
- (나) 수도방위사령부 JAOC는 수색비행장으로부터 통보받은 비행정보를 (9. 비행통제절차)에 정하는 바에 따라 MCRC에 통보한다.
- (다) 항공기는 적아식별장비, 공지통신장비, 야간항법 등이 정상 작동되어야 한다. (이중 일부장비의 작동상태가 불량한 항공기의 비행은 금지된다.)
- (라) 비행 안전 및 소음 방지 대책을 수립·시행한다.
- (5) 수색비행장 운항실은 운영중인 항공기에 변동(기종/대수 등)이 있을 경우 가능한 신속히 수도방위사령부 JAOC에 통보한다. 신규기종을 운항 할 경우에는 운항개시일 10일 전까지 항공기 제원 및 사진을 서면으로 통보한다.

## 9. 비행통제절차

### 가. 식별 및 통제

- (1) MCRC의 최초 레이더 및 통신접촉은 시계비행로 진입(확인점 통과) 전에 이루어져야 하며 이후 MCRC는 감시업무를 수행한다.
- (2) MCRC는 R75 비행제한구역으로 비행하는 항공기에 대한 레이더 감시업무를 실시한다.
- (가) 주/예비 임무부대 : 1 MCRC / 2 MCRC
- (나) 교신주파수 : 278.4 MHz(군용기)  
125.3 MHz(민항기)
- (다) 비상주파수 : 243.0 MHz(군용기)  
121.5 MHz(민항기)
- (3) 시계비행로 상이나 R75 비행제한구역을 비행 중에는 반드시 레이더식별장비가 작동되어야 하며, 비행 중 레이더 식별장비가 작동되지 않을 경우 또는 통제기관(MCRC/공역통제중대)에서 레이더 식별장비가 미작동되는 것을 통보 받았을 때는 즉시 P73 시계비행로 외측으로 이탈해야 한다.
- (4) R75 비행제한구역 내 서울비행장(K-16) 계기 입출항 항공기에 대한 레이더 감시 및 조언 업무는 서울관제탑/서울APP/도착관제소에서 담당한다.
- (5) 서울관제탑이 관제중인 항공기가 R75와 중첩되는 서울공항 관제권 내 VFR 참조점 'A' PT, 'D' PT (ENR 1.2 - 32 참조)으로 접근 시 서울관제탑은 유선 핫라인을 통해 JAOC로 신속하게 정보를 제공한다.
- 'A' PT : CG 305517 (탄천 하수처리 사업소 정수장)  
- 'D' PT : CG 266481 (양재 I.C)

- (3) Flight into VFR route shall maintain 1 000 ft AGL or above, and establish radar and radio contact with MCRC inside of the R75 Restricted Area.
- (4) Aircraft expect helicopters for arriving at/departing from Susaek Airfield is allowed at daytime only except for Korea Aerospace University night flight training. During night flight, Korea Aerospace University shall observe the following procedures.
- (a) Flight plan 1 hour before the flight is conducted, take off time immediately after take off, and ending time when the flight ends should be submitted to AOC by direct communication network.
- (b) AOC will report the received information to the MCRC according to (9. Air control procedures).
- (c) Friend or Foe Identification equipment, air to ground communication equipment, night navigation light should activate normally. (Aircraft which one of these equipment do not activate are prohibited to fly.)
- (d) Establish and execute noise prevention and flight safety measure.
- (5) If there is change in type or number of aircraft, inform it to the CDC AOC. When planning a new type flight report send pictures and information of the aircraft 10 days before the flight.

## 9. Air Control Procedures

### a. Identification and Control

- (1) MCRC initial radar and radio contact should take place prior to the entering of VFR route. Afterwards MCRC will execute surveillance.
- (2) MCRC should continue its radar surveillance for the aircrafts which are to fly into the R75 Restricted Area.
- (a) RADAR Control Unit (Primary/Alternate) : MCRC / 2nd MCRC
- (b) Radio Frequency : Military A/C : 278.4 MHz  
Civilian A/C : 125.3 MHz
- (c) Emergency Frequency : Military A/C : 243.0 MHz  
Civilian A/C : 121.5 MHz
- (3) The radar identification equipment(transponder) must be operational during the flight along P73 VFR route or inside R75 Restricted Area, and if it malfunctions during flight, or if the control agency(MCRC/JAOC) notifies of the malfunction, the aircraft must immediately clear itself outside of the P73 VFR route and R75 Restricted Area.
- (4) Seoul App/Tower/GCA are responsible for surveillance and provision of advise for aircraft flying in/out of Seoul AB(K-16) in the R75 Restricted Area.
- (5) When aircraft under the control of the Seoul Air Base Tower approaches VFR reference PT 'A' or PT 'D'(refer to ENR 1.2 - 32) within Seoul Air Base Control Zone, which overlaps with R75, Seoul Air Base Tower provide information immediately to JAOC via hot line.
- PT 'A' : CG 305517 (Tancheon sewage treatment plant water purification center)
- PT 'D' : CG 266481 (Yangjae IC)

나. 경고방송

- (1) MCRC 및 JAOC는 항공기가 사전 통보 또는 인가 없이 R75 비행제한구역을 무단 침범한 경우에 경고방송 및 조명탄 발사를 통해 퇴거 조치를 취한다.
- (2) 경고방송은 UHF/VHF 비상주파수와 FM 주파수(46.55 MHz)로 동시에 실시하며, 혼신방지를 위하여 한 부대가 비상주파수로 방송시 다른 부대는 대기 상태를 유지 하며, FM 46.55 MHz를 사용 시에는 가디언 AIC와 협조 후 사용한다.

다. 경고사격 등

- (1) 수도방위사령관은 나. 경고방송 (1)의 경고방송에도 불구하고 항공기 등이 경고방송을 무시하고 공격적인 형태(통제속도 미준수, 급강하, 계획된 고도·경로 이탈 등)로 기동하는 등 P73 비행금지구역 방향으로 계속 비행 시에는 경고사격 등의 필요한 전술조치를 취할 수 있다.
- (2) 수도방위사령관은 경고사격에도 불구하고 항공기 등이 계속하여 공격적인 형태(통제속도 미준수, 급강하, 계획된 고도·경로 이탈 등)로 기동하여 P73 비행금지구역을 침범할 경우에는 적대행위로 간주하여 교전교칙에 따라 피격시킬 수 있다.
- (3) 단, 사전 승인되지 않은 민간항공기가 기상, 통신두절, 항법착오, 비행통제장치 고장 등의 불가피한 사유로 R75 비행제한구역 내로 진입한 것이 식별된 경우에는 경고사격은 미실시하되, 항공교통관제기관 또는 항공기와 교신을 통해 민간항공기의 상황을 지속 파악하고, 필요시 퇴거조치한다. 그러나 퇴거조치를 따르지 않고 공격적인 형태(통제속도 미준수, 급강하, 계획된 고도·경로 이탈 등)로 기동하는 경우, 수도방위사령관은 자위권 행사 목적인 최후수단으로 무장을 사용할 수 있다.
- (4) 항공교통관제기관은 관제중인 계기비행 민간 항공기가 기상, 통신두절, 항법착오, 비행통제장치 고장 등의 불가피한 사유로 R75 비행제한구역이나 P73 비행금지구역을 침범할 것이 예상될 경우에는 즉시 수도방위사령부 JAOC와 MCRC에 그 사유와 항공기에 관련된 사항을 통보해야 한다. (항공기 호출부호, 기종, 국적, 현재위치, 최종 출발지, 목적지, 레이더 식별부호, 교신중인 공지통신주파수, 인지된 주요 탑승자, 승객 수, 연료 탑재량 및 기타 필요하다고 판단되는 사항 등)
- (5) 항공교통관제기관이 수도방위사령부 JAOC와 공군 MCRC로 통보한 제4항과 같은 사유로 불가피하게 위규비행을 한 민간항공기는 식별된 민간항공기의 불가피한 P73 비행으로 간주되어 피격되지 않는다.
- (6) 수도방위사령관은 항공교통관제기관으로부터 민간 항공기의 위규비행 관련 보고를 접수한 경우, 또는 수방사에서 자체적으로 민간항공기의 위규비행을 인지한 경우 경고사격을 실시하기 전에 수방사 JAOC는 항공교통관제기관에 직통전화를 통해 민간 항공기의 불가피한 비행 여부를 확인하여야 한다.

b. Warning Broadcasting

- (1) If and when an aircraft penetrates the R75 Flight Restricted Area within prior notification or authorization, the MCRC and JAOC shall perform evacuation measures by issuing warning announcements and firing flares.
- (2) The warning broadcasting will be issued simultaneously with V/UHF and FM(46.55 MHz) guard frequencies. In order to prevent interference of guard frequency warning broadcasting, the unoccupied control units shall not transmit by their guard radio while the other control unit is broadcasting. When using FM 46.55 MHz, coordinate with Guardian AIC.

c. Warning Fire etc.

- (1) Despite repelling actions such as warning broadcasting according to the b. Warning Broadcasting (1), if the aircraft and such continues to demonstrate aggressive maneuvers (noncompliance with controlled speed, dive, deviation from planned altitude or route) and flies towards P73 NFZ, the CDC commander can take necessary tactical actions such as firing warning shots.
- (2) If the aircraft and such continues to demonstrate aggressive maneuvers (noncompliance with controlled speed, dive, deviation from planned altitude or route) and intrudes into P73 NFZ despite the warning shots, it will be considered a hostile act, and the CDC commander may shoot it down in accordance with the rules of engagement(ROE).
- (3) If a civil aircraft without approval is identified to have entered R75 Restricted Area due to an unavoidable reason (weather, communications failure, mistake in navigation, malfunction of flight control equipment, etc.), warning shots will not be conducted, but the situation of such aircraft must be tracked by communication with air traffic control center or aircraft, and take repelling actions if necessary. However, if the aircraft does not follow the repelling action and continues to demonstrate aggressive maneuvers (noncompliance with controlled speed, dive, deviation from planned altitude or route), the CDC commander may use armament in self-defense.
- (4) If a civil IFR aircraft is considered to fly into the P73 or inside of the R75 Restricted Area with an unavoidable reason(bad weather, communications failure, malfunctioning of flight control equipment or HI-JACKED or etc.), the ATC facilities must provide necessary information such as violation reason and information of the aircraft (call sign, nationality, type of aircraft, current position, final departing point, destination, operating GAG frequency, known VIPs, POB, fuel on board and other information as required) to the MCRC and AOC immediately.
- (5) If the civil aircraft which is committing flight violation was notified by the ATC facilities with the above information, the aircraft will be considered as "unavoidable P73 flight positively identified as civil aircraft" and will not be shot-down.
- (6) If CDC commander receives a report regarding a violation flight by a civil aircraft, or CDC has acknowledged such flight, CDC JAOC must verify whether the flight was unavoidable with the air traffic control center via direct phone call before conducting warning shots.

라. 미식별 항적에 대한 조치

- (1) 수도방위사령관, MCRC는 식별되지 않은 항적이 R75 비행제한구역으로 침범할 경우 우선적으로 경고방송을 통해 되기 조치를 취한다.
- (2) 수도방위사령관은 식별되지 않은 항적이 R75 비행제한구역 내를 비행하며 경고방송에 반응하지 않고, 항공기 위치, 진행방향, 속도 등을 고려하여 적대행위가 명백하게 예상(P73 방향으로 경로·속도 등의 변경없이 강하)되거나 발생한 경우 교전규칙과 관련 법규에 따라 조치를 취한다.
- (3) 전술기에 의한 식별 및 요격은 P73 비행금지구역 외측에서 실시함을 원칙으로 하며, P73 비행금지구역 내의 요격이 필요시 MCRC와 협조해야 한다.

마. 경고등 운용

- (1) 수도방위사령관은 야간 또는 밤모 시, P73 비행금지구역 경계의 용이한 육안 식별을 위하여 경고등(Strobe light)을 설치·운영 한다. 현재 운영하고 있는 경고등의 위치는 <표 5>와 같으며 필요시 추가로 설치 운영할 수 있다.

지명 LOC	좌표(경·위도/UTM) COORD(LAT-LONG/UTM)	지명 LOC	좌표(경·위도/UTM) COORD(LAT-LONG/UTM)
수색 Suseak	373511N 1265324E / CG 137 620	106고지 Hill 106	373450N 1270433E / CG 301 610
주산 Jui-san	373256N 1265255E / CG 129 579	성북 Seongbuk	373731N 1270315E / CG 283 660
당산중학교 Dangsan Middle school	373153N 1265426E / CG 151 559	덕성여대 Deokseong Women's Univ.	373923N 1270102E / CG 251 695
63 벌딩 63 story Bdg.	373108N 1265626E / CG 180 544	여기소 Yeokiso	373855N 1265601E / CG 177 688
용산 Yongsan	373202N 1265835E / CG 212 560	후문 Back gate	373810N 1265343E / CG 143 675
오산고교 Osan High school	373126N 1265957E / CG 232 549	망월 Mangwol	373632N 1265305E / CG 133 645
영동 Yeongdong	373100N 1270128E / CG 254 540	한양대 Hanyang Univ.	373330N 1270233E / CG 271 586

<표 5> P73 비행금지구역 침범방지를 위한 경고등 설치 위치

/ <Table 5> Strobe Lights Operating Location for Identifying of P73 Boundary

- (2) 경고등은 일몰 30분 전에서부터 일출 30분 후까지 운용한다.

10. R75 비행제한구역에서의 기타 항공활동 통제

가. 기타 항공활동의 통제

- (1) R75 비행제한구역에서의 기타 항공활동은 수도권 방공작전을 수행하는 각급 부대에 혼란을 초래할 수 있으므로 반드시 관계기관 간 긴밀한 협의 하에 승인되고 통제되어야 한다.
- (2) R75 비행제한구역 내에 설치된 시계비행로(CP-10 ~ CP-22)에서는 수도방위사령부에서 기체보안점검을 실시(경찰청, 소방청 헬기는 자체 보안점검 실시 후 수도방위사령부 JAOC로 보고)하며, 이상이 있을 경우 비행이 제한된다.
- (3) R75 비행제한구역 내에서 허가없이 비행할 수 있는 무인비행장치 등의 무게는 「항공안전법」을 적용 한다.
- (4) R75 비행제한구역 내에서의 기타 항공활동 중 무인비행장치 등 초경량비행장치의 세부 비행 및 통제 절차는 국방부의 “군 관할공역 내 민간 초경량비행장치 비행승인업무 지침서”를 우선 적용한다.

d. Not identified aircraft Intercept procedures

- (1) If and when unidentified targets penetrate into the R75 Flight Restricted Area, CDC commander and MCRC shall firstly order its evacuation by issuing warning announcements.
- (2) If the unidentified target does not respond to the warning broadcasts and continues to fly within the R75 Flight Restricted Area, and if an hostile activity can be clearly anticipated based on its position, flight heading, and/or airspeed (descending towards P73 without changes to route and speed), or if such an activity has already taken place, CDC commander shall take appropriate actions in accordance with rules of engagement and related laws.
- (3) Identification and Intercept by tactical aircraft should be conducted outside the P73 in principle. However, if intercept within the P73 is required, coordination with the MCRC should be made.

e. Strobe Light Operations

- (1) Visual Warning lights (strobe lights) are installed by the CDC around P73 boundary and operating for ease identifying P73 area boundary during night, operating strobe lights are located as to <Table 5>. If required additional strobe lights can be established.

10. Control of other Air Activities inside of the R75

a. Control of other Air Activities

- (1) Other air activities inside of the R75 Flight Restricted Area may confuse CDC or MCRC. Therefore, any air activities must be approved and controlled by concerning authorities through close coordination.
- (2) CDC commander shall conduct aircraft security inspections for aircraft flying VFR routes within the R75 Flight Restricted Area(CP-10 ~ CP-22) (The Police or fire fighting shall conduct their helicopters and report the results to CDC JAOC). If any irregularity exists, the flight will be restricted.
- (3) The weight of all unmanned aerial vehicles and similar equipments that can fly within R75 Flight Restricted Area without authorization shall be limited in accordance with [Aviation Safety Act].
- (4) Among other aviation activities within the R75 Flight Restricted Area, detailed flight and regulation procedures regarding unmanned aerial vehicle and other ultra-light vehicle shall follow the Ministry of National Defence's "Guide for Ultra-light vehicle flight procedures in military SUA" as the primary authority.

나. 협조절차

- (1) R75 비행제한구역에서 기타 항공활동을 하자 하는 부서(처)나 협조를 요청받은 부서(처)는 아래 명시된 정보를 포함하여 계획된 활동일 3일(근무일 기준) 전까지 수도방위사령관(작전처 방호과)에게 승인 요청한다.
- (가) 목적 : 항공활동의 목적을 정확하고 상세하게 서술
- (나) 일시(기간)/장소 : 예비일 포함/활동구역(행정구역 명칭 및 좌표)의 범위 및 고도
- (다) 내용 : 항공활동의 종류, 규모(비행기기 대수 등) 및 활동 횟수 등
- (라) 신청/책임자 : 기관(부서) 명칭, 연락처, 담당자 성명
- (마) 항공고시보(NOTAM) 또는 항공회보(AIRAD) 전파 필요성 여부
- (바) 기타 승인여부의 결정에 참고 될 수 있는 사항 (필요시 지도·요도 및 비행기기 사진 등을 첨부)
- (2) 수도방위사령관(작전처 방호과)은 승인 결과(제한사항 등)를 계획된 활동일 2일(근무일 기준) 전까지 신청부서, MCRC 및 기타 관계부대(부서)에 통보하여 필요한 조치를 취하도록 한다.

다. 신청자의 책임

- (1) 기타 항공활동을 신청한 부서(책임자)는 기타 항공 활동 시 승인 조건을 철저히 이행해야 하며 기타 항공활동으로 인해 유발될 수 있는 사항에 대한 사전 안전조치를 철저히 하여야 한다.
- (2) 기타 항공활동이 김포공항, 서울비행장(K-16), 용산 헬기장 및 활동지역 인근 비행기지에 영향을 미칠 경우에는 해당 항공활동 신청자가 해당기관의 동의를 득하여야 한다.

11. 행정사항

가. 시행일

이 지침은 2022. 12. 29.부터 시행하며, 2016. 6. 23. 부로 발행된 "(RK)P73 인근지역 비행지침"을 대체한다.

나. 위규비행시 행정절차

8. 나. (2) 정의 (사)에 따른 위규비행 시 행정절차는 다음과 같다.

- (1) 민간항공기와 국가기관 항공기가 부주의한 비행으로 P73 비행금지구역 및 R75 비행 제한구역을 침범하는 등의 위규비행시 수도방위사령관은 국토교통부(서울지방항공청) 또는 경찰청으로 관련 사실을 통보하여 「항공안전법」에 따른 처분을 요청할 수 있다.
- (2) 군용항공기(주한 미군 포함)와 경찰항공기는 「항공안전법」 적용의 제외 대상으로, 위규비행시 해당기관의 규정에 따라 처분된다. 따라서 수도권 통제공역을 침범하는 등의 위규비행시, 수도방위사령관은 위규비행 항공기의 소속기관으로 관련 사실을 통보하고 본 지침서에 따른 비행절차 준수를 요청하여야 한다.
- (3) (2)에 따른 조치에도 불구하고, 2회 이상 위규비행을 행한 조종사에 대하여 P73 비행금지구역 및 R75 비행제한구역 내에서의 비행 또는 P73 인근 시계비행로 비행을 승인하지 않을 수 있다.

b. Coordination Procedures

- (1) Any agency, which is responsible to approve other air activities inside of the R75 Restricted Area should coordinate with CDC(Protection Branch) three (3) working days in advance as stated in paragraph below.
- (a) Purpose : Specifically and accurately describe the purpose of the air activity.
- (b) DTG / Location : Date and times / duration of the air activity Area of the planned air activity and coordinates, dimension and altitude(s)
- (c) Content : Types of air operations, aircraft number and frequency of activity
- (d) OPR : Title/name of requesting agency, phone number, name of person in charge and if there is a support agency state this as well.
- (e) If needed, request NOTAMs or AIRADs.
- (f) Any information which is useful for considering approval or disapproval (If needed, maps / diagrams and picture of the aircraft).

- (2) CDC CDR(Protection Branch) will forward approved air activities to MCRC and other concerning agencies as required two (2) working days in advance.

c. Responsibilities of the Air Activity Requester

- (1) Must comply with the approved conditions or restrictions. Should take precautionary measures to avoid any situations which may affect other personnel, facilities as a result of the activities.
- (2) Should coordinate/get approval with/of Gimpo INTL Airport, Seoul AB (K-16) or Yongsan heliport, if that activity will affect their airfield operations because of proximity of the activity location.

11. Administrations

a. Date of Enforcement

This guide becomes effective on 29 DEC 2022 and replaces "Flight Procedures IVO P73" published on 23 JUN 2016.

b. Administrative Measures against Infractions

The administrative measures taken against flight infractions in accordance with 8. b. (2) Terms (g) is as follows :

- (1) In case any civilian or national aircraft commits flight violations such as unauthorized intrusion into P73 Flight Prohibited Area or R75 Flight Restricted Area, the CDC Commander may inform MOLIT(Seoul Regional Aviation Administration) or The Seoul metropolitan police agency of the infraction and request appropriate measures be taken according to [Aviation Safety Act].
- (2) Military aircraft (including U.S. Armed Forces in ROK) and police aircraft are not bound by [Aviation Safety Act]. In case such aircraft commits flight violations such as unauthorized intrusion into P73 Flight Prohibited Area or R75 Flight Restricted Area, CDC Commander should notify the organization responsible for operating the aircraft of the infraction and request compliance with the flight procedures contained herein.
- (3) Any aircraft or pilot who have executed unlawful flights twice or more despite having been subjected to the administrative measures detailed in (2) may be denied authorization to fly within P73 Flight Prohibited Area and R75 Flight Restricted Area or may be denied permission to fly VFR routes in the vicinity of P73.

다. 관련기관의 책임

- (1) 각 군 및 관련 부서는 이 지침서에 의거 세부 절차를 수립, 시행함으로써 위규비행을 방지한다.
- (2) 수도방위사령관은 위규비행에 대한 관측, 식별, 보고 및 경고사격 절차를 발전시키고 주기적인 훈련을 실시한다.
- (3) 공군작전사령관은 위규비행 항공기에 대한 식별·요격절차를 발전시킨다.

c. Responsibilities of the Concerned Agencies

- (1) In compliance with this procedure, each of all authorities is cordially requested to establish and execute its detailed procedures.
- (2) CDC shall develop the observation report and warning fire procedure, and periodically conduct synchronized exercise (observation, identification).
- (3) AFOC shall develop the identification intercept procedures.

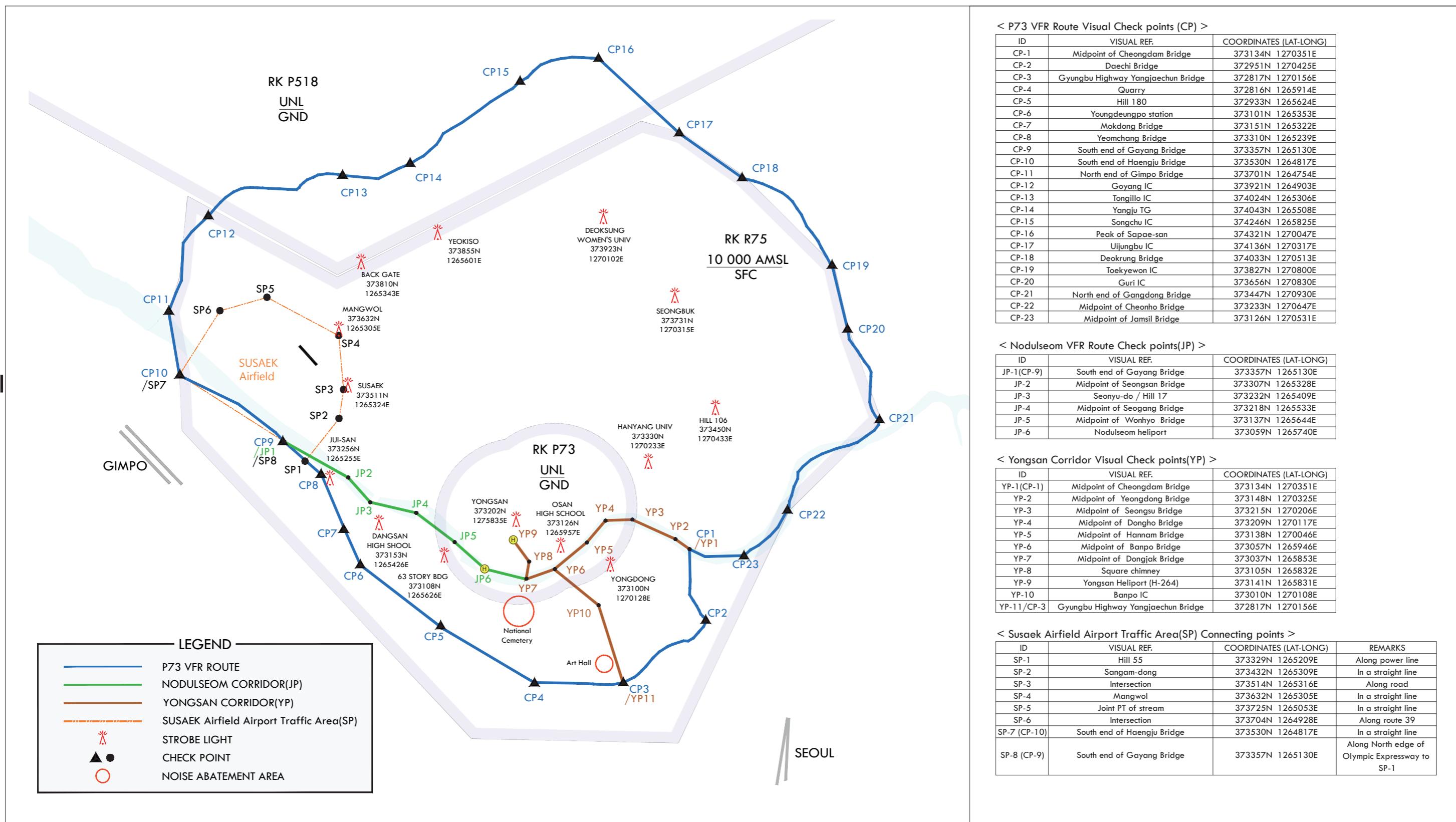


**INTENTIONALLY**

**LEFT**

**BLANK**

VFR ROUTE VICINITY OF RK P73



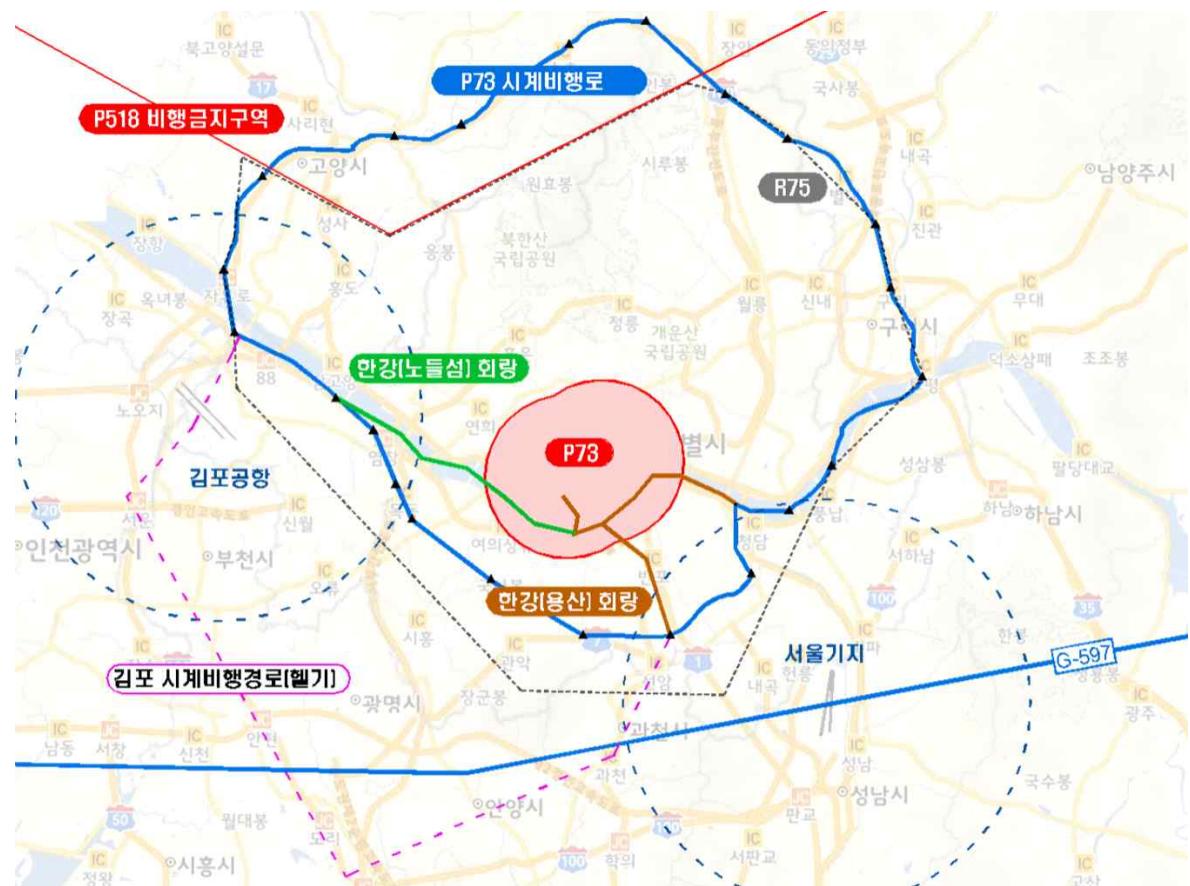
Change : Amended phrase(JP7 → SP7).

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIP AMDT 5/23

P73 비행금지구역 / R75 비행제한구역 요도

Diagram of P73 NFZ / R75 RFZ



명칭	좌표 및 통제고도
P73	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수평범위 : 중심 1과 중심 2의 반경 2 NM인 2개 원의 외곽선을 연결한 구역 * 중심1(373209N 1265838E), 중심2(373232N 1265943E)</li> <li>- 수직범위 : 지상 ~ 무한대</li> </ul>
R75	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수평범위 : 373949N 1264824E - 373752N 1264813E - 373701N 1264754E - 373530N 1264817E - 373409N 1264824E - 372653N 1265722E - 372653N 1270338E - 373233N 1270647E - 373447N 1270930E - 373656N 1270830E - 373827N 1270800E - 374033N 1270513E - 374136N 1270317E - 374200N 1270140E - 373758N 1265259E - 시작점</li> <li>- 수직범위 : 지상 ~ 10 000 ft AMSL</li> </ul>

Name	Coordinates and Control Altitude
P73	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Horizontal Range : The airspace that encircles the outside boundary the radius of 2 NM centered at Center-1 and Center-2. * Center-1(373209N 1265838E), Center-2(373232N 1265943E)</li> <li>- Vertical Range : Surface ~ Unlimited</li> </ul>
R75	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Horizontal Range : 373949N 1264824E - 373752N 1264813E - 373701N 1264754E - 373530N 1264817E - 373409N 1264824E - 372653N 1265722E - 372653N 1270338E - 373233N 1270647E - 373447N 1270930E - 373656N 1270830E - 373827N 1270800E - 374033N 1270513E - 374136N 1270317E - 374200N 1270140E - 373758N 1265259E - Starting Point</li> <li>- Vertical Range : Ground ~ 10 000 ft AMSL</li> </ul>

비행 계획서 (예문)

Flight plan (example)

1. 비행목적

서울시 기본 및 시가지 경관계획 자료를 위한 촬영

1. Flight purpose

Photographing basic and urban landscape planning data of Seoul.

2. 비행일시

'22. 5. 2(월) 11:00 ~ 16:00까지(시간단위)

2. Date of flight

02/5/22(Mon) 11:00 ~ 16:00(hour unit)

3. 비행경로

김포공항(11:00) → CP#10(11:05)  
 → 합정(11:10~11:25) → 용산(11:30~11:45)  
 → 성수(11:50~12:05) → 남산(12:10~12:25)  
 → 경복궁(12:25~12:30)  
 → 연희동(12:45) → 상암동(12:50)  
 → CP#10(12:55) → 김포공항(13:00)

3. Flight route

Gimpo Airport(11:00) ⇒ CP#10(11:05)  
 ⇒ Habjeong(11:00~11:25) ⇒ Youngsan(11:30~11:45)  
 ⇒ Seongsu(11:50~12:05) ⇒ Namsan(12:10~12:25)  
 ⇒ Gyeongbok Palace(12:25~12:30)  
 ⇒ Yunhedong(12:45) ⇒ Sangamdong(12:50)  
 ⇒ CP#10(12:55) ⇒ Gimpo Airport(13:00)

4. 비행고도/속도

1 000 피트 ~ 2 000 피트 / 50 ~ 60 kt

4. Flight Altitude / Velocity

1 000 ft ~ 2 000 ft / 50~60 kt

5. 기종 / 대수 / 호출부호

R-44 II / 1대 / HL 6141

5. Type / number / call sign

R-44 II / 1sortie / HL 6141

6. 인적사항

가. 조종사

구분	성명	자격 번호	전화번호
주	김항공	사업용 조종사 제5432호	010-000-0000
보조	김비행	사업용 조종사 제4326호	010-000-0000

a. Pilot

Classification	Name	Qualification number	Phone
Main	Kim Hangong	Commercial pilot 5432	010-000-0000
Assistance	Kim Bihang	Commercial pilot 4326	010-000-0000

나. 탑승자

구분	직책	성명	구분	직책	성명
1	촬영팀장	김촬영	3	...	...
2	...	...	4	...	...

b. Passenger

Classification	Occupation	Name	Classification	Occupation	Name
1	Chief of photography	Kim Chulsung	3	...	...
2	...	...	4	...	...

7. 탑재장비 : VHF 송수신기(GNS 430) 2대,  
 구명무전기(ELT 3000-10) 1대,  
 방향탐지기(GNS 430) 1대,  
 항법용 VOR 수신기(GNS 430) 1대,  
 트랜스폰다(KT 76) 1대

7. Loaded equipments : 2 VHF GNS 430,  
 1 ELT 3000-10,  
 1 GNS 430,  
 1 navigation VOR GNS 430,  
 1 transponder KT 76

8. 기타(안전 준수사항 등)

8. Other (safety observance matter etc...)

가. 항로 관제부대와 교신 유지

a. Maintain contact with Air Traffic control Agencies.

나. 비행중 비상주파수 청취

b. Listen to emergency frequency during flight.

다. 공역통제부대의 지시사항 이행

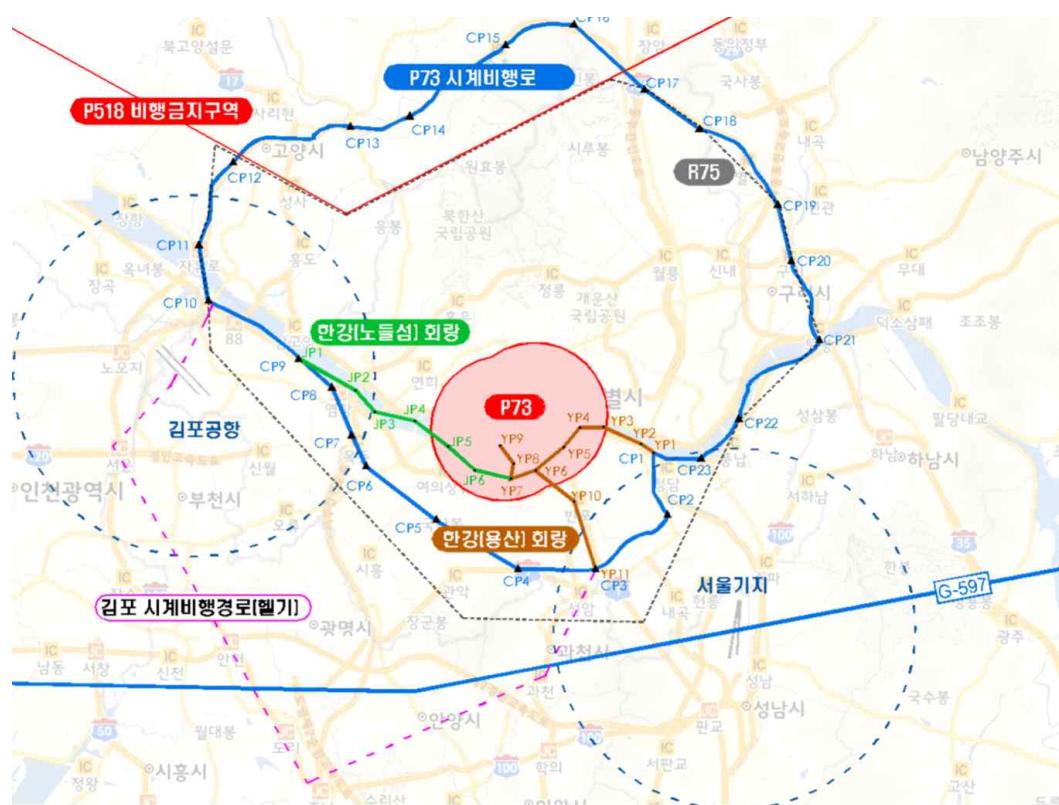
c. Comply with Airspace control agencies.

\* 별첨 : 1. 항공 촬영 시 비행경로 요도 및 국방부 정책과  
 승인문서  
 2. P73 비행금지구역 비행계획 시 비행경로 요도

\* Reference : 1. When photographing approval document of  
 MND policy and diagram of flight route.  
 2. Diagram of flight route when flying P73

P73 인근지역 시계비행로 요도

Diagram of VHF route in the Vicinity of P73



참 조 점	지 명
CP - 1	청담대교 중간지점
CP - 2	대치교
CP - 3	경부고속도로 양재천 다리
CP - 4	채석장
CP - 5	180 고지
CP - 6	영등포역
CP - 7	목동교
CP - 8	염창교
CP - 9	가양대교 남단
CP - 10	행주대교 남단
CP - 11	김포대교 북단
CP - 12	고양 IC
CP - 13	통일로 IC
CP - 14	양주 TG
CP - 15	송추 IC
CP - 16	사파산 정상
CP - 17	의정부 IC
CP - 18	덕릉교 (도로교차점)
CP - 19	퇴계원 IC
CP - 20	구리 IC
CP - 21	강동대교 북단
CP - 22	천호대교 중간지점
CP - 23	잠실대교 중간지점

Ref Points	Place
CP - 1	Midpoint of Cheongdam Bridge
CP - 2	Daechi Bridge
CP - 3	Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge
CP - 4	Quarry
CP - 5	Hill 180
CP - 6	Yeongdeungpo Station
CP - 7	Mokdong Bridge
CP - 8	Yeonchang Bridge
CP - 9	South end of Gayang Bridge
CP - 10	South end of Haengju Bridge
CP - 11	North end of Gimpo Bridge
CP - 12	Goyang IC
CP - 13	Tongillo IC
CP - 14	Yangju TG
CP - 15	Songchu IC
CP - 16	Peak of Sapae-san
CP - 17	Uijeongbu IC
CP - 18	Deokreung Bridge
CP - 19	Toegyewon IC
CP - 20	Guri IC
CP - 21	North end of Gangdong Bridge
CP - 22	Midpoint of Cheonho Bridge
CP - 23	Midpoint of Jamsil Bridge

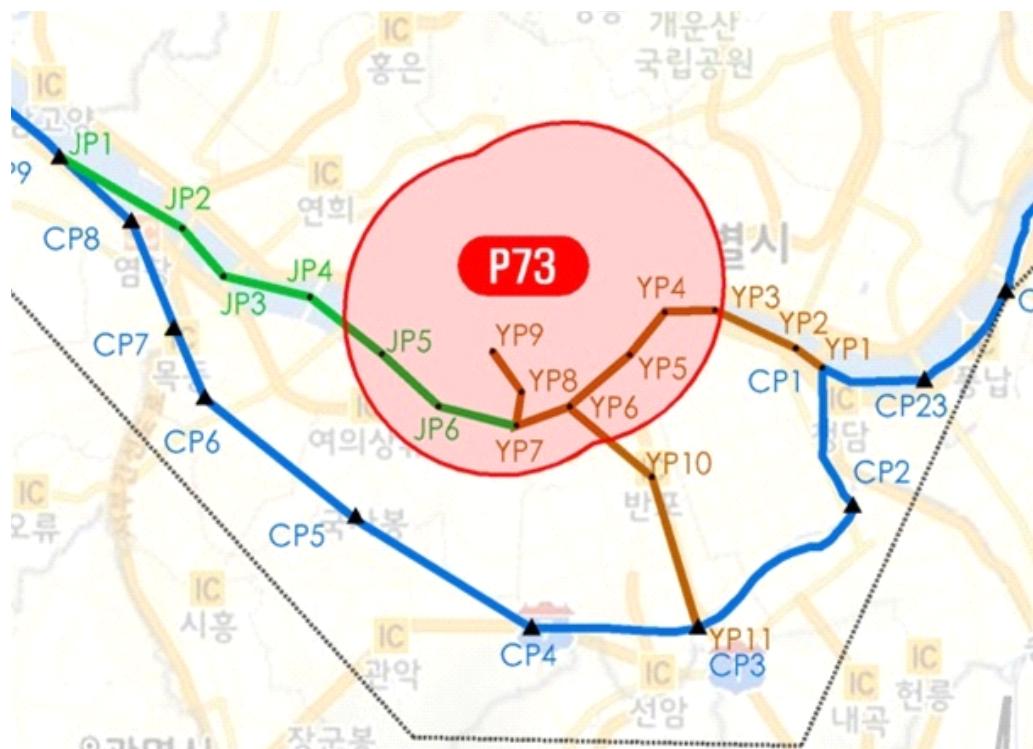
Change : Information of diagram of VHF route in the vicinity of P73.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22  
Effective : 1600UTC 28 DEC 2022

한강회랑 요도

Diagram of Han-gang Corridor



- 한강회랑 참조점

참 조 점	지 명
YP - 1 (CP - 1)	청담대교 중간지점
YP - 2	영동대교 중간지점
YP - 3	성수대교 중간지점
YP - 4	동호대교 중간지점
YP - 5	한남대교 중간지점
YP - 6	반포대교 중간지점
YP - 7	동작대교 중간
YP - 8	정사각형 굴뚝
YP - 9	용산헬기장 (H-264)
YP - 10	반포 IC
YP - 11 (CP - 3)	경부고속도로 양재천 다리

- Reference Points of Han-gang Corridor

Ref Points	Place
YP - 1 (CP - 1)	Midpoint of Cheongdam Bridge
YP - 2	Midpoint of Yeongdong Bridge
YP - 3	Midpoint of Seongsu Bridge
YP - 4	Midpoint of Dongho Bridge
YP - 5	Midpoint of Hannam Bridge
YP - 6	Midpoint of Banpo Bridge
YP - 7	Midpoint of Dongjak Bridge
YP - 8	Square Chimney
YP - 9	H-264
YP - 10	Banpo IC
YP - 11 (CP - 3)	Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge

Change : Information of diagram of han-gang corridor and Withdrawal of reference points of P73A/B.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22

Effective : 1600UTC 28 DEC 2022

참 조 점	지 명
JP - 1 (CP - 9)	가양대교 남단
JP - 2	성산대교 중간지점
JP - 3	선유도 / 17고지
JP - 4	서강대교 중간지점
JP - 5	원효대교 중간지점
JP - 6	노들섬 헬기장

Ref Points	Place
JP - 1 (CP - 9)	South end of Gayang Bridge
JP - 2	Midpoint of Seongsan Bridge
JP - 3	Seonyu-do / Hill 17
JP - 4	Midpoint of Seogang Bridge
JP - 5	Midpoint of Wonhyo Bridge
JP - 6	Nodulseom Heliport

수색비행장 공항교통구역 요도

Diagram of Su-saek Airfield Air Traffic Zone

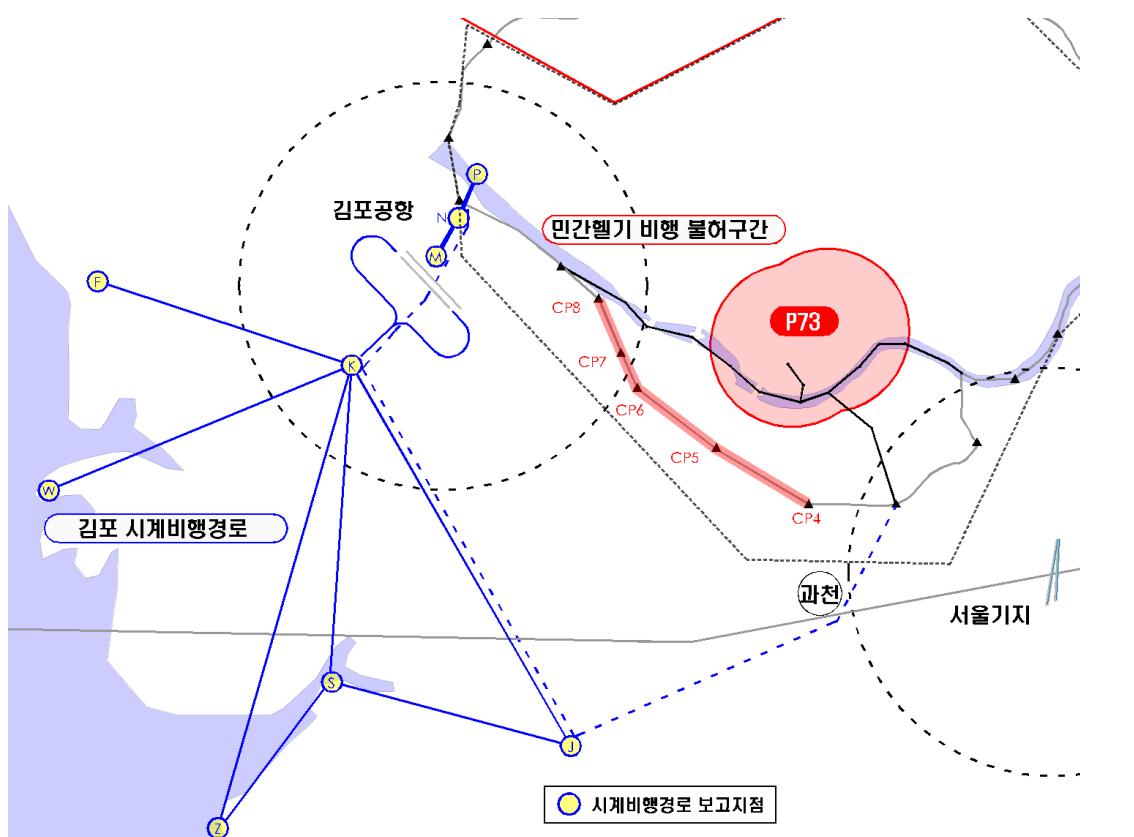


참 조 점	지 명
SP - 1	55고지
SP - 2	상암동
SP - 3	삼거리
SP - 4	망월
SP - 5	서두물 하천 합류점
SP - 6	교차로
SP - 7 (CP - 10)	행주대교 남단
SP - 8 (CP - 9)	가양대교 남단

Ref Points	Place
SP - 1	Hill 55
SP - 2	Sangam-dong
SP - 3	Intersection
SP - 4	Mangwol
SP - 5	Joint Pt of Stream
SP - 6	Intersection
SP - 7 (CP - 10)	South end of Haengju Bridge
SP - 8 (CP - 9)	South end of Gayang Bridge

김포공항 시계비행로 요도

Diagram of Gimpo Airport VFR Route



참조점	지명
F	북인천 IC
J	조남 JCT
K	서운분기점
M	김포공항 북측 농경지
N	개화산
R	행주대교
S	소래
W	월미도
Z	시화방조제

Ref Points	Place
F	Buk-Incheon IC
J	Jonam JCT
K	Seoun JCT
M	North farmland of Gimpo airport
N	Gaehwa Hill
R	Hangju Bridge
S	Sorae
W	Wolmido
Z	Sihwa Breakwater

※ 세부내용 : 김포공항 국지절차 참조(AIP RKSS AD 2-30)

※ Details : Refer to Gimpo Airport Local Procedure  
(AIP RKSS AD 2-30)

#### 시계비행로 인근의 통제장애물

#### Control Barriers along the VFR route

##### 1. 남부회랑

경로	통제장애물 (좌표)	높이(ft)	구간 비행고도
CP - 1 (청담대교 중간지점) ~ CP - 3 (경부고속도로 양재천 다리)	현대 아이파크 (373105N 1270333E)	659	2 000 ft AMSL
	코엑스 (373042N 1270338E)	749	
	타워 팰리스 (372919N 1270314E)	867	

##### 1. South Corridor

Route	Control Barrier	ALT(ft)	Section ALT
CP - 1 (Chungdam Bridge) ~ CP - 3 (Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge)	Hyundai I-Park	659	Above 2 000 ft AMSL
	COEX Tower	749	
	Tower Palace	867	

Change : Information of diagram of gimpo airport VFR route, and Amended phrases.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22  
Effective : 1600UTC 28 DEC 2022

경로	통제장애물 (좌표)	높이(ft)	구간 비행고도
CP-3 (경부고속도로 양재천 다리) ~ CP-4(채석장)	현대 슈퍼빌 (372859N 1270059E)	535	2 000 ft AMSL ~ 1 000 ft AMSL
CP-4(채석장) ~ CP-5(180고지)	우면산 (372814N 1270031E)	967	
CP-5(180고지) ~ CP-6(영등포역)	봉천 벽산 블루밍 (372921N 1265642E)	건물 : 221 지형 : 373 = 594	1 100 ft AMSL 이상 ※ 김포공항 최종접근경로와 인접 (주의비행) ※ 김포관제탑 통제 하 비행
CP-6(영등포역) ~ CP-7(목동교)	보라매 삼성 쉐르빌 (372926N 1265522E)	535	
CP-6(영등포역) ~ CP-7(목동교)	SK 리더스빌 (373103N 1265400E)	568	
CP-7(목동교)	양천 자원회수 굴뚝 (373225N 1265305E)	492	

## 2. 서부회랑

경로	통제장애물 (좌표)	높이(ft)	구간 비행고도
CP-8 (염창교) ~ CP-11 (김포대교 북단)	-	-	1 500 ft AMSL 이상 ※ 특별한 장애물 없으며, 일부구간은 인구 밀집 지역임
CP-11 (김포대교 북단) ~ CP-14 (양주 TG)	-	-	
CP-11 (North end of Gimpo Bridge) ~ CP-14 (Yangju TG)	-	-	CP-11 (North end of Gimpo Bridge) ~ CP-14 (Yangju TG)
CP-14 (양주 TG) ~ CP-15 (송추 IC)	노고산 (374105N 1265639E)	1 416	

## 3. 북부회랑

경로	통제장애물 (좌표)	높이(ft)	구간 비행고도
CP-14 (양주 TG) ~ CP-15 (송추 IC)	노고산 (374105N 1265639E)	1 416	2 500 ft AMSL 이상
CP-16 (사파산 정상) ~ CP-17 (의정부 IC)	사파산 (374321N 1270038)	1 822	2 800 ft AMSL 이상

Route	Control Barrier	ALT(ft)	Section ALT
CP-3 (Gyeongbu Expressway Yangjaecheon Bridge) ~ CP-4 (Quarry)	Hyundai Superville	535	2 000 ft AMSL ~ 1 000 ft AMSL
CP-4 (Quarry) ~ CP-5 (Hill 180)	Woomyeon Mt.	967	
CP-5 (Hill 180) ~ CP-6 (Yeongdeungpo Station)	Bongcheon Blooming	Bldg : 221 Feature: 373 = 594	Above 1 000 ft AMSL
CP-6 (Yeongdeungpo Station) ~ CP-7 (Mokdong Bridge)	Boramae Samsung Cherville	535	※ Close to final approach course of Gimpo Airport. (Caution Needed)
CP-6 (Yeongdeungpo Station) ~ CP-7 (Mokdong Bridge)	SK Leader's View	568	※ Operation under Gimpo Tower Control.
CP-6 (Yeongdeungpo Station) ~ CP-7 (Mokdong Bridge)	Yangcheon resource recovery chimney	492	

## 2. West Corridor

Route	Control Barrier	ALT(ft)	Section ALT
CP-8 (Yeomchang Bridge) ~ CP-11 (North end of Gimpo Bridge)	-	-	Above 1 500 ft AMSL ※ No particular barrier, some areas densely populated.
CP-11 (North end of Gimpo Bridge) ~ CP-14 (Yangju TG)	-	-	
CP-14 (Yangju TG) ~ CP-15 (Songchu IC)	Nogo Mt.	1 416	Above 2 500 ft AMSL
CP-16 (Peak of Sapae-san) ~ CP-17 (Uijeongbu IC)	Sapae Mt.	1 822	Above 2 800 ft AMSL

## 3. North Corridor

Route	Control Barrier	ALT(ft)	Section ALT
CP-14 (Yangju TG) ~ CP-15 (Songchu IC)	Nogo Mt.	1 416	Above 2 500 ft AMSL
CP-16 (Peak of Sapae-san) ~ CP-17 (Uijeongbu IC)	Sapae Mt.	1 822	Above 2 800 ft AMSL

Change : Amended phrases.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22  
Effective : 1600UTC 28 DEC 2022

경로	통제장애물 (좌표)	높이(ft)	구간 비행고도
CP-17 (의정부 IC) ~ CP-19 (퇴계원 IC)	수락산 (374155N 1270453E)	2 112	2 000 ft AMSL 이상 ※ 서울기지 최종접근로와 인접 (주의비행) (서울 접근항공기 고도 2 800ft 이상) ※ 산악지대 주의비행
	불암산 (373950N 1270543E)	1 683	

Route	Control Barrier	ALT(ft)	Section ALT
CP-17 (Uijeongbu IC) ~ CP-19 (Toegyewon IC)	Surak Mt	2 112	Above 2 000 ft AMSL ※ Close to final approach course of Seoul AB. (Caution Needed) (Above 2 800 ft in case aircraft approaching Seoul) ※ Mountainous /Caution Needed.
	Bulam Mt.	1 683	

#### 4. 동부회랑

경로	통제장애물 (좌표)	높이(ft)	구간 비행고도
CP-19 (퇴계원IC) ~ CP-20 (구리 IC)	-	-	1 500 ft AMSL ※ 서울기지 최종접근경로와 중복 (주의비행)
CP-20 (구리 IC) ~ CP-21 (강동대교 북단)	도농 마제스 타워 (373622N 1270922E)	건물 : 413 지형 : 86 = 500	1 300 ft AMSL ※ 서울기지 최종접근경로와 중복 (주의비행)
CP-21 (강동대교 북단) ~ CP-23 (잠실대교 중간지점)	테크노마트 21 (373208N 1270547E)	623	800 ft AMSL ※ 서울기지 최종접근경로와 중복 (주의비행) ※ 서울관제탑 통제하 비행
CP-23 (잠실대교 중간지점) ~ CP-1 (청담대교 중간지점)	모형비행장 (373252N 1270709E)	초경량비행장치 유의	
CP-23 (잠실대교 중간지점) ~ CP-1 (청담대교 중간지점)	롯데 타워 (373044N 1270609E) * CP-23 남쪽 5 100 ft 이격	1 281	1 000 ft AMSL 이상

#### 4. East Corridor

Route	Control Barrier	ALT(ft)	Section ALT
CP-19 (Toegyewon IC) ~ CP-20(Guri IC)	-	-	1 500 ft AMSL ※ Overlapped with final approach course of Seoul AB. (caution needed)
CP-20(Guri IC) ~ CP-21 (North end of Gangdong Bridge)	Donong Majesty Tower	Bldg : 413 Feature : 86 = 500	1 300 ft AMSL ※ Overlapped with final approach course of Seoul AB. (caution needed)
CP-21 (North end of Gangdong Bridge) ~ CP-23 (Midpoint of Jamsil Bridge)	Technomart 21	623	800 ft AMSL ※ Overlapped with final approach course of Seoul AB. (caution needed) ※ Operation under Seoul Tower Control.
CP-23 (Midpoint of Jamsil Bridge) ~ CP-1 (Midpoint of Cheongdam Bridge)	Etc. (Airfield Replica)	-	
CP-23 (Midpoint of Jamsil Bridge) ~ CP-1 (Midpoint of Cheongdam Bridge)	Lotte Tower	1 281	Above 1 000 ft AMSL

#### 5. 한강회랑

경로	통제장애물 (좌표)	높이(ft)	구간 비행고도
JP-1(가양대교 남단) ~ JP-6(노들섬 헬기장) ※ 노들섬 회랑	파크원 빌딩 (373135N 1265538E)	1 093	
	63 빌딩 (373111N 1265624E)	819	1 500 ft AMSL 이상 ※ 한강 주변에 고층건물 및 인구밀집지역 산재(주의비행)
YP-1(청담대교 중간지점) ~ YP-7(동작대교 중간) ※ 용산 회랑	청담 GS 자이 아파트 (373126N 1270326E)	462	

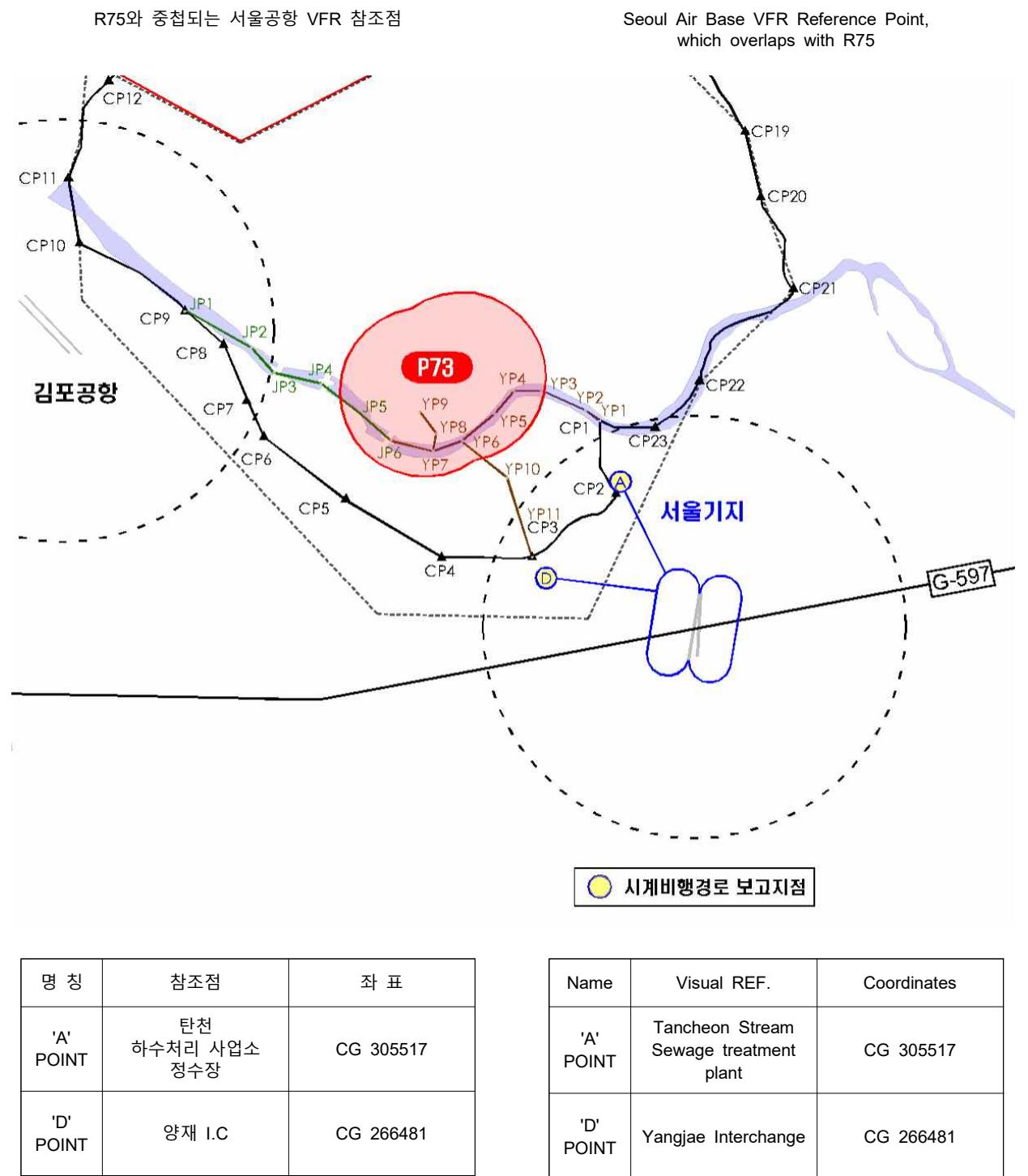
#### 5. Han-gang Corridor

Route	Control Barrier	ALT(ft)	Section ALT
JP-1(South end of Gayang Bridge) ~ JP-6 (Nodulseom heliport) ※ Nodeul Corridor	Parkone Bldg (373135N 1265538E)	1 093	
	63 Building (373111N 1265624E)	819	Above 1 500ft AMSL ※ Skyscrapers and densely populated areas IVO Hangang.
YP-1(Midpoint of Cheongdam Bridge) ~ YP-7(Midpoint of Dongjak Bridge) ※ Yongsan Corridor	Chungdam GS Xi At.	462	

Change : Information of east corridor, han-gang corridor, and Amended phrases.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22  
Effective : 1600UTC 28 DEC 2022



Change : Establishment of seoul air base VFR reference point.

OFFICE OF CIVIL AVIATION

AIRAC AIP AMDT 12/22  
Effective : 1600UTC 28 DEC 2022

**INTENTIONALLY**

**LEFT**

**BLANK**