

RKJW 영암비행장 국지절차

(신한에어 전용비행교육장)



(주) 신한에어
운항팀

AMENDMENTS

차

제 1 장 총칙

제 1 절 목적

제 2 절 기준서

제 3 절 적용범위

제 2 장 비행장 시설 및 운영절차

제 1 절 활주로 (Runway)

제 2 절 계류장 (Parking Area)

제 3 절 통신시설

제 3 장 비행기 비행절차 (경량항공기 포함)

제 1 절 지상활주

제 2 절 활주로의 사용

제 3 절 이륙,출항,상승

제 4 절 공역사용 및 비행장 접근

제 5 절 장주진입 및 착륙,복행

제 6 절 장주비행

제 7 절 무선통화 실패절차 (VFR ONLY)

제 4 장 계기 출항 및 접근 절차(수정 중)

제 1 장 총칙(General)

제 1 절 목적(Objectives)

본 절차는 지리적으로 목포공항, 무안국제공항과 인접하고 광주공항에 접근하는 민/군용기로 인한 특수한 영암비행장의 특수한 운항환경에서 수행되는 교육생의 비행교육에 적용될 국지절차로써 절차의 표준화 및 안전기준을 정하여 항공기의 안전운항을 확보함을 그 목적으로 한다.

제 2 절 기준서

본 절차의 수립에 기준이 된 문헌은 다음과 같으며, 본 절차에 언급이 되지 않은 사항은 기준서를 따른다.

1. 국내항공법 및 시행규칙, 운항기술기준
2. 자가용 및 사업용 조종사 실기시험 표준서 (Practical Test Standards)
3. 비행훈련 교범 (FAA Airplane Flying Handbook)
4. 비행교범 (Flight Manual)
5. 표준서 (Flight Training Standardization)
6. 항공교통관제 절차

제 3 절 적용범위

본 절차는 영암비행장에 입,출항하는 모든 항공기 (경량항공기포함) 운항에 대해서 적용 함을 원칙으로 하며, 해당되는 항공기는 본 비행절차의 모든 내용을 준수하여야 한다. 비행절차는 상기 기준서에 의거하여 수행되고 있으므로, 특별한 이유에 의하여 그 표준절차를 따르지 못하거나, 혹은 기준서에 명시되어 있지 않은 사항에 대한 내용에 초점을 맞추었다. 따라서 본 절차는 비행안전의 확보를 위하여 수시로 개정,보완 할 수 있다.

제 2 장 비행장 시설 및 운영절차

제 1 절 활주로 (Runway)

ARP coordinates	N 34°,41,57 E 126°,31,01 (FROM MIDDLE OF RWY)
Elevation	20 FT
Aerodrome Operator, Address, Telephone,	전라남도 영암군 미암면 신정길 29-236 Tel : 010 4866 4001
Types of traffic permitted(IFR/VFR)	VFR only
Operational Hours	일출시 부터~일몰시 까지 (야간비행 금지)
Runway	15-33
방향	153°-333°
표면	아스팔트 포장 (Paved Runway)
길이 및 폭	1000M X 25M (착륙대의 등급 "G")

제 2 절 계류장 (Parking Area)

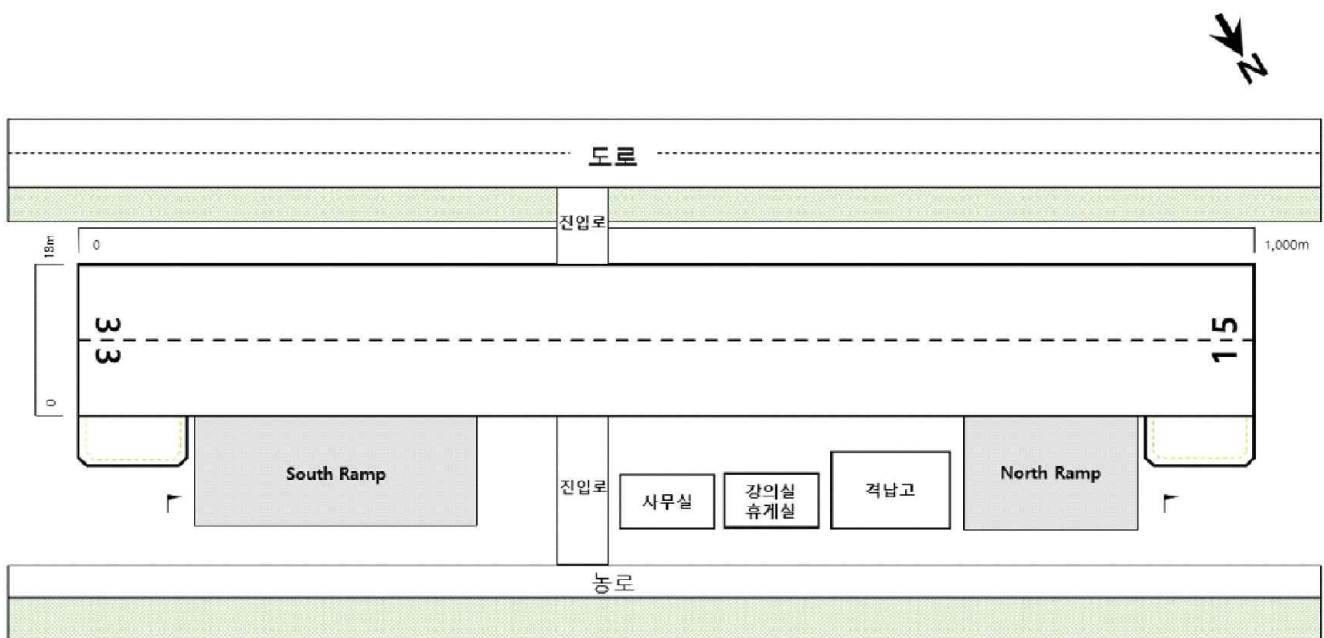
2.2.1 위치 : Runway 15 Threshold 기준 Runway 33 방향)에 위치한 격납고 (Hanger)가 설치되어 있다.

제 3 절 통신시설

2.3.1 영암 Control 주파수 :122.30 MHz, 목포 TWR: 118.70 MHz 광주 DP: 124.0 MHz ,광주APP: 130.0 MHz

2.3.2 비상 주파수 : 121.50 MHz

※ 비관제가 최우선이며, 모든 조종사 (경량항공기 포함)는 절차에 나오는 위치에서 필히 Self Announcement (맹목적 방송)를 실시하여 안전을 확보한다. 단 지상에서 무전을 활성화할 경우에는 비행정보 업무를 득할 수 있다.



제 3 장 비행기 (경량항공기 포함) 비행절차

제 1 절 지상활주 (Taxiing)

3.1.1 우선권: Self Announcement (맹목적 방송)를 먼저 한 비행기에게 우선권을 가지며, 항상 조종사는 Self Announcement (맹목적 방송) 이후 반드시 다른 항공기 교신을 청취하여야 한다. 또한 모든 See and Avoid 책임은 조종사에게 있다.

3.1.2 활주로상의 Taxi 가 필요한 경우 반드시 Self Announcement (맹목적 방송)를 한 후, 반드시 다른 항공기 교신을 청취 후 특이사항이 없을 시 Taxi 함을 원칙으로 한다.

※ 단 지상에서 무전을 활성화할 경우에는 지시에 따르는 것을 최우선으로 한다.

제 2 절 활주로의 사용

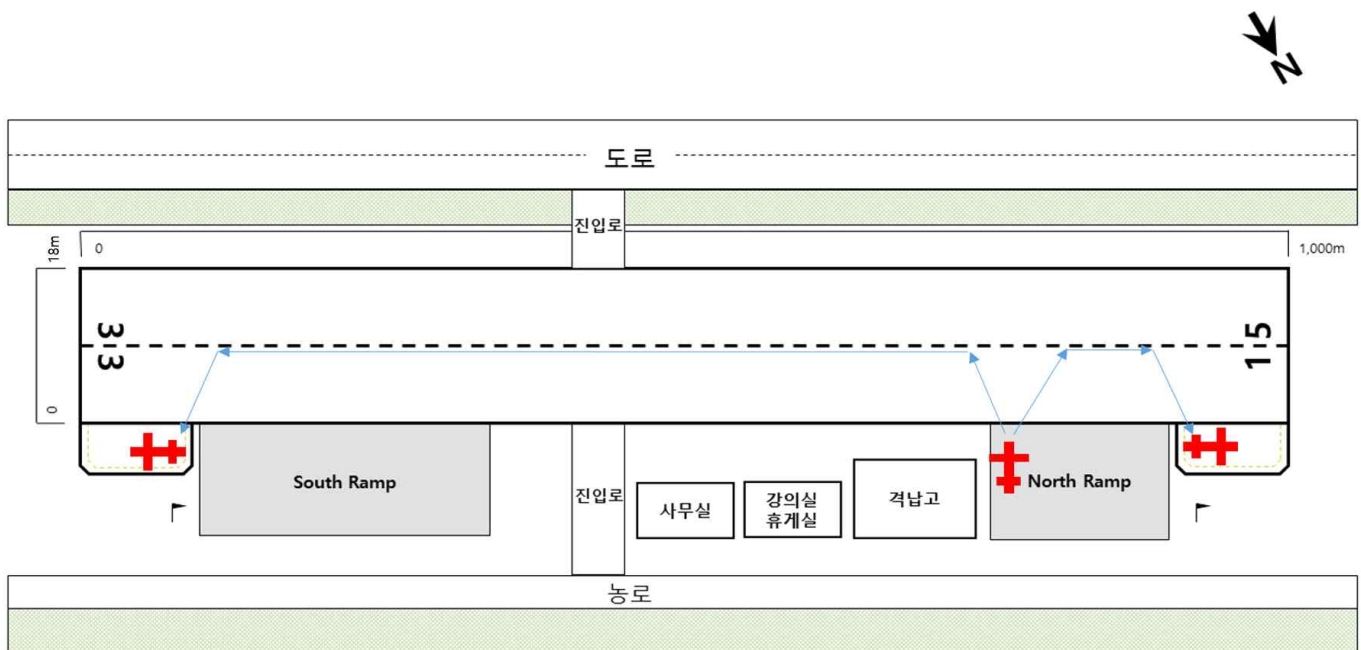
3.2.1 활주로 진입은 Self Announcement (맹목적 방송)를 한 후, 반드시 다른 항공기 교신을 청취 후 특이사항이 없을 시 활주로 진입을 원칙으로 한다.

※ 단 지상에서 무전을 활성화할 경우에는 지시에 따르는 것을 최우선으로 한다.

3.2.2 활주로의 변경 : 정/배풍 성분 5 Kts 이상 또는 항공기 안정상 필요할 경우, 교관 조종사의 판단 또는 지상의 조언에 따라 활주로를 변경할 수 있음.

※ 무풍 상태의 활주로 사용은 Runway 33 사용을 우선시 한다. (Standard Traffic Pattern (Left) 의 기준에 의거)

*항공교통관제절차 3-5-1 활주로의 선정(Selection) 참조



제 3 절 이륙, 출항, 상승

3.3.1 출항

※ 경량항공기도 포함한다.

3.3.2 이,착륙을 위한 기상 제한치

: 항공법규에서 정한 비 관제 공역 시계비행 기상 제한치를 따르는 것이 원칙이며, 교육비행 같은 경우 상위 D등급의 시계비행 기상 제한치에 의거한다.

VFR Weather minima VFR flight will be permitted under the conditions as below

a. *Ground Visibility : Not less than 5 KM(3 SM)*

b. *Ceiling : at or above 450 M(1 500 FT)*

D공역 구름 회피기준 AIP ENR1.4-7참조

계기 출항 시 표준 DP절차를 따른다.(수정 중)

3.3.3 이륙

: 이륙절차는 POH, 각 형식의 비행교범 (Flight Manual) 및 비행훈련 표준서에 따른다.

*각 공역 구역

3.3.4 VFR 비행을 위한 출항 (Departure)

3.3.4.1 마량공역을 위한 Runway 33 사용 시

내용 삭제

: Left Downwind Departure를 기본으로 사용으로 하며, Downwind Leg 끝단까지 상승비행을 실시 (유지)하고, 끝단에서 Straight-Out 유지, 해남군 왼쪽편에 위치한 금강산을 비행기 우측에 끼고 출항을 실시한다. ※ 다음 상황이 모두 만족이 되었을 때 반드시 Crosswind Turn을 시작할 것.

① 비행기가 활주로 종단 (Threshold) 통과

② 선행항공기가 Abeam

③ 500ft 통과 후 (Due to Noise Abatement)

조종사는 장주패턴 경로의 상에서는 영암 Control 주파수 유지를 의무로 하며, 이 후 영암비행장에 인접한 D급 목포공항 타워 (118.7MHz) 와 교신을 시도 한다.

※ 2500ft 이상의 고도에서 비행 시는 광주DP(124.0)와 교신을 반드시 시도 할 것.

3.3.4.2 마량공역을 위한 Runway 15 사용 시

(경량항공기를 위한 계곡면 공역 절차 같음, 단 GENERAL 항공기 분리위해 2000FT 이상 비행을 자제한다.)
: Airborne 후 Runway Heading 유지, 1000FT (Pattern Alt) 통과 후 Straight-Out로 출항하며, 해남군 왼쪽편에 위치한 금강산을 비행기 우측에 끼고 출항을 실시한다.

3.3.4.3 송평 해수욕장/고천암호 공역을 위한 Runway 33 사용 시

※ 무안공항으로 VFR Inbound 시 "O" POINT 까지 절차대로 수행 후 고천암호 우측으로 우회, 장산도 방향으로 출항하며 MIN 3000FT 유지한다. 단, 초당대 RWY에 TRAFFIC 없을 시 진도대교 방향으로 갈 수 있다.

: Left Downwind Departure를 기본으로 사용으로 하며, Downwind Leg 끝단까지 상승비행을 실시 (유지)하고, 끝단에서 HDG 200 (SE) O POINT (오호제 저수지) 좌측에 두고 최소 2000FT 유지하며 출항한다.

※ 고천암호 공역 (FROM MOKPO SE 15NM) 송평해수욕장 공역 (FROM MOKPO SE 20NM) 에서는 MOKPO TWR에서 MCRC로 관제 이양 가능성 인지.

3.3.4.4 송평 해수욕장/고천암호 공역을 위한 Runway 15 사용 시

※ 무안공항으로 VFR Inbound 시 "O" POINT 까지 절차대로 수행 후 고천암호 우측으로 비켜 장산도 방향으로 출항하며 MIN 3000FT 유지한다,

: Airborne 후 Runway Heading 유지, 500FT가 되면, Right Crosswind Depature 하여, HDG 200 (SE) O POINT (오호제 저수지) 좌측에 두고 최소 2000FT 유지하며 출항한다.

※ 다음 상황이 모두 만족이 되었을 때 반드시 Right Crosswind Turn을 시작할 것.

- ① 비행기가 활주로 종단 (Threshold) 통과
- ② 선행항공기가 Abeam
- ③ 500ft 통과 후 (Due to Noise Abatement)

3.3.5 IFR 비행을 위한 출항

: IFR 비행계획서 (Flight Plan)을 제출한 후 다음 항목에 따라 계기비행 허가를 득한다.

※ 영암비행장에서 시계비행방식으로 이륙 후, 고도 3000FT를 유지하며 광주 APP로부터 Airborne IFR Clearance 득할 것.

제 4 절 공역사용 및 비행장 접근

4.1 영암비행장 으로부터 목포공항 (비행장으로부터 NW 8마일)이 인접해 있으므로 입 /출항 시 공역에서 이탈되지 않도록 항상 유의하며, 목포공항 으로부터 5NM안에서 비행을 금지한다.

4.2 영암비행장 으로부터 SW 6NM 부근에 위치한 초당대 활주로는 초당대 비행기의 이/착륙 훈련이 이루어지는 곳으로써, 주변 고도는 2000FT 이상으로 비행하며, 가능한 그쪽으로 비행은 금한다.

4.3 훈련공역 내에서는 최소 500FT 수직분리가 원칙이며, 조종사는 주어진 고도를 반드시 준수 및 고도 변경 시 통보하며, 훈련공역으로 출항 시에는 가고자 하는 공역 및 훈련고도를 반드시 관제기관에 통보 한다.

4.4 비행장 접근 절차



제 5 절 장주진입 및 착륙 및 복행

5.1 장주 진입 (Pattern Entry) ※ 조종사는 각 포인트 상공에서 COM2 이용 반드시 보고 해야 하며 "I" POINT 에서 목포공항 TWR에 영암비행장 CONTROL 주파수 변경요청을 해야 한다. 또한 사용되는 Runway 기준 45° Entry가 기본이며, 단 Traffic 없을 시 Direct Base 가능하나 모든 책임은 조종사에게 있다. ("B" 삭제)

5.1.1 From 마량공역

: 마량 공역으로부터 VFR로 접근하는 항공기는 S POINT (사도방조제)를 최소 3000FT로 경유하여 접근하는 것을 원칙으로 하며, 반드시 S POINT (사도방조제) 상공에서 영암 Control 주파수로 사용 활주로 정보를 득한다.

5.1.1.1 RUNWAY 33 일 경우 (Left Downwind)

: S POINT (사도방조제)를 경유하여 해남군 우측으로 두고 H POINT (해남교차로)를 2000FT, O POINT (오호제 저수지)를 1500FT, I POINT를 1500FT로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 1000FT 하강을 원칙으로 한다.

5.1.1.2 RUNWAY 15 일 경우 (Right Downwind)

: S POINT (사도방조제)를 경유하여 해남군 우측으로 두고 H POINT (해남교차로)를 2000FT, O POINT (오호제 저수지)를 1500FT, B POINT를 1500FT로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 1000FT 하강을 원칙으로 한다

5.1.2 From 송평 해수욕장 공역

5.1.2.1 RUNWAY 33 일 경우 (Left Downwind)

: H POINT (해남교차로) 2000FT, O POINT (오호제 저수지) 1500FT, I POINT 1500FT 로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 1000FT 하강을 원칙으로 하며, 반드시 H POINT (해남교차로) 진입 전 사용 활주로 정보를 득한다.

단, 고천암에 TRAFFIC이 없을시 Direct "O"포인트로 갈 수 있다.

5.1.2.2 RUNWAY 15 일 경우 (Right Downwind)

: H POINT (해남교차로) 2000FT, O POINT (오호제 저수지) 1500FT, B POINT 1500FT로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 1000FT 하강을 원칙으로 하며, 반드시 H POINT (해남교차로) 진입 전 사용 활주로 정보를 득한다.

단, 고천암에 TRAFFIC이 없을시 Direct "O"포인트로 갈 수 있다.

5.1.3 From 고천암호 공역

5.1.3.1 RUNWAY 33 일 경우 (Left Downwind)

: O POINT (오호제 저수지) 1500FT, I POINT 1500FT 로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 1000FT 하강을 원칙으로 하며, 반드시 O POINT (오호제 저수지) 진입 전 사용 활주로 정보를 득한다.

5.1.3.2 RUNWAY 15 일 경우 (Right Downwind)

: O POINT (오호제 저수지) 1500FT, B POINT 1500FT 로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 1000FT 하강을 원칙으로 하며, 반드시 O POINT (오호제 저수지) 진입 전 사용 활주로 정보를 득한다.

5.1.4 From 비행장 상공, 계곡면 공역 (경량항공기만 적용)

5.1.4.1 RUNWAY 33 일 경우 (Left Downwind)

: O POINT (오호제 저수지) 1000FT, I POINT 1000FT로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 700FT 하강을 원칙으로 하며, 반드시 O POINT (오호제 저수지) 진입 전 사용 활주로 정보를 득한다.

5.1.4.1 RUNWAY 15 일 경우 (Right Downwind)

: O POINT (오호제 저수지) 1000FT, B POINT 1000FT로 경유하여 반드시 45° DOWNWIND ENTRY를 하여 Pattern 진입 전 고도 700FT 하강을 원칙으로 하며, 반드시 O POINT (오호제 저수지) 진입 전 사용 활주로 정보를 득한다.

5.2. 착륙

: 최종접근 및 착륙에 관한 사항은 POH, 비행교범 (Flight Manual) 및 비행 훈련 표준서에 의함.

5.3. 복행 (Go-Around)

5.3.1 복행 시 지상의 제한사항 또는 조언이 있을 경우 이에 따른다.

5.3.2 복행 시 해당 활주로 Traffic Pattern "South" 방향으로 (도로 위)OFF 시켜 수행하는 것을 원칙으로 한다.

5.3.3 정확한 절차는 POH 4-47 참조

*BALKED LANDING

In a bailed landing (go-around) climb, reduce the flap setting to 20° immediately after full power is applied and climb at 60 KIAS. If obstacles must be cleared during the go-around climb, reduce the wing flap setting to 10° and maintain a safe airspeed until the obstacles are cleared. Above 3000 feet pressure altitude, lean the mixture to obtain maximum RPM. After clearing any obstacles, carefully retract the flaps and allow the airplane to accelerate to normal climb airspeed. POH 4-47

제 6 절 장주비행

1. 장주비행

6.1.1 장주비행을 위한 고도는 1000FT가 원칙이며, 단 경량항공기 경우 700FT이다. 또한 GENERAL급 비행기는 패턴속도는 90 Kts (Cessna 172S 기준 RPM:2000~2100) 원칙으로 한다.

6.1.2 장주 내에서 모든 선회는 앞의 항공기가 ABEAM 된 후에 실시하는 것을 원칙으로 한다.

6.1.3 장주 내에서 항공기간의 우선순위는 패턴의 진입 순서 및 앞의 선행 비행기가 가지며, 분리에 대한 책임은 뒤의 비행기에게 있다.

※지상에서 조연으로 지시할 시에는 지시에 따르도록 한다.

6.1.4 경로를 조절하는 방법에는 UPWIND 또는 DOWNWIND LEG 길이를 조절하는 방법을 이용한다.

6.1.5 장주 내에서는 국지절차에 의거한 표준 장주절차에 따라야 하며, 비상시를 제외하고 이를 위반하여서는 아니한다.

6.1.6 장주 내에서 각 Leg별 Self Announcement를 반드시 해야 하며, DOWNWIND LEG 상에서 착륙에 대한 정보를 반드시 득해야 한다.



6.2. 활주로 변경 시

6.2.1 활주로 변경 시에 필요한 모든 비행절차는 항공교통관제절차에 의거한 표준절차에 따른다.

**항공교통관제절차 3-5-1 활주로의 선정(Selection)*

6.2.2 DOWNWIND LEG 중간지점을 기준으로 그 이후에 위치한 항공기는 착륙한 후에 변경된 활주로에서 다시 이륙을 원칙으로 한다. 상공을 활주로 방향과 수직되게 1000FT (경량항공기 700FT)를 유지하며 가로지른 후, 변경된 장주의 DOWNWIND로 재 진입을 한다.

제 7 절 무선통화 실패절차 (VFR ONLY)

- Squawk 7600, and
- hold over "I" and join to down-wind until ETA or for 10 minutes, whichever is longer, then
- Make landing on runway 15/33 in use as appropriate.
- Pilot shall use caution traffic landing and takeoff from/to runway.