

# AGJ LIBRARY

- \*UNC Reg 95-3
- \*유엔사규정 95-3
- \*CFC Reg 95-3
- \*연합사규정 95-3
- \*USFK Reg 95-3
- \*주한미군규정95-3

## HEADQUARTERS

유엔군

## UNITED NATIONS COMMAND

사령부

APO SAN FRANCISCO 96301-0032

군우 샌프란시스코 96301-0032

## HEADQUARTERS

한미연합군

## ROK-US COMBINED FORCES COMMAND

사령부

SEOUL, KOREA

서울, 한국

## HEADQUARTERS

주한미군

## UNITED STATES FORCES KOREA

사령부

APO SAN FRANCISCO 96301-0010

군우 샌프란시스코 96301-0010

Regulation

규정

Number 95-3

번호 95-3

79 33b. XIV. b.

4 March 1985

1985년 3월 4일

Aviation

항공

KOREAN TACTICAL ZONE (RK)P-518 FLIGHT PROCEDURES

한국 전술 지대 (RK)P-518 비행 절차

- \* 유엔사 규정 95-3
- \* 연합사 규정 95-3
- \* 주한미군 규정 95-3

유엔군 사령부  
군우 샌프란시스코 96301-0032

한미 연합군 사령부  
서울, 한국

주한미군 사령부  
군우 샌프란시스코 96301-0010

규정  
번호 95-3

1985년 3월 4일

항공  
한국 전술기대 (RK)P-618 비행절차

본 규정과 포함된 유엔군/연합군 사령관의 사전 승인이 있을 때 적용되지 아니한다.  
참조: 군수장, 군우 96301-0028

항	항	페이지
<b>I. 개요</b>		
목적	1	2
범위	2	2
참조	3	2
용어설명	4	2
책임	5	2
<b>II. 비행제한 및 절차</b>		
비무장 지역	6	3
비무장 지역 유안 경고 표시물	7	3
비행 수칙	8	4
장도고	9	5
궤적비행	10	5
(RK)P-518 지역내 (비행금지구역 제외)	11	5
아래 언급된 비행 수칙		
비행금지 구역내 특수제한 절차	12	6
통신수칙 및 항로 위반	13	7
고도 제한	14	7
항비 소요/계간	15	7
각상 소요	16	7
외방비행	17	8
(RK)P-518 야간 비행	18	10
군 사령관 위원회 근무지위	19	12
계간공위 절차 위반	20	12
OV/RV-1 및 U-21/RU-21/C-12 비행	21	13
<b>III. 훈련 및 자격</b>		
(RK)P-518내 비행금지구역 제외 비행훈련 및 자격	22	13
비행최소훈련 및 자격	23	14
비행최소훈련 P-518지역내 부대고장	24	15
비행금지구역 면담 (비행금지 구역)	25	15
<b>별지</b>		
가. 승무원 비행 지침		부1
나. 미국항공 양식 775(예)		부1
다. 비행금지선 항로 절차 지침		부1

용어 풀이

\* 본 규정은 1983년 6월 7 일자 유엔사, 연합사 및 주한미군 규정 95-3을 대체한다.

\*UNC Reg 95-3  
 \*CFC Reg 95-3  
 \*USFK Reg 95-3

HEADQUARTERS  
 UNITED NATIONS COMMAND  
 APO SAN FRANCISCO 96301-0032

HEADQUARTERS  
 ROK-US COMBINED FORCES COMMAND  
 SEOUL, KOREA

HEADQUARTERS  
 UNITED STATES FORCES KOREA  
 APO SAN FRANCISCO 96301-0010

Regulation  
 Number 95-3

4 March 1985

Aviation  
 KOREAN TACTICAL ZONE (RK)P-518 FLIGHT PROCEDURES

Supplementation of this regulation is not permitted unless prior approval is obtained from the Commander In Chief UNC/ROK-US CFC ATTN: CFC-D-AV Seoul Korea, APO 96301-0028.

<u>SECTION</u>	<u>PARAGRAPH</u>	<u>PAGE</u>
I	GENERAL	
	Purpose	1 2
	Applicability	2 2
	References	3 2
	Explanation of Terms	4 2
	Responsibilities	5 2
II	FLIGHT RESTRICTIONS AND PROCEDURES	
	DMZ	6 3
	DMZ Visual Warning Aids	7 3
	Flight-Following	8 4
	HOT DOG	9 5
	JACK RABBIT	10 5
	(RK)P-518 Flight-Following During	11 5
	Field Exercises (Excluding No-Fly Areas)	
	Special Operations Procedures in the No-Fly Area	12 6
	Lost Communications and Disorientation	13 7
	Altitude Restrictions	14 7
	Equipment Requirements/Restrictions	15 7
	Weather Requirements	16 7
	Corridor Flights	17 8
	(RK)P-518 Night Flight	18 10
	Military Armistice Commission	19 12
	Headquarters Area (MACHA)	
	Violation of Restricted Airspace Procedures	20 12
	OV/RV-1 and U-21/RU-21/C-12 Flights	21 13
III	TRAINING AND QUALIFICATION	
	Training and Qualifications Required to Fly in (RK)P-518	22 13
	(Excluding the No-Fly Area)	
	Corridor Training and Qualification	23 14
	Unit Trainers in P-518 including the Corridors	24 15
	Special Operations Area Training (No-Fly Area)	25 15
Appendixes		
	A. Aircrew Briefing Guide	A-1
	B. DD Form 175 (Military Flight Plan)	B-1
	C. No-Fly Line Flight Route Procedures Guide	C-1

GLOSSARY

\*This regulation supersedes UNC, CFC, and USFK Reg 95-3, 7 Jun 83.

유엔사 규정 95-3  
연방사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

제 7 장. 계 요

1. 목적. 본 규정은 유엔사 사령관, 한미연합사 사령관, 주한미군 사령관의 피랍 및 비행 금지 구역을 포함한 항공권역 지대(RK)P-518 에서 지상고도 600피트 이하의 비행을 통제할 수 있도록 비행 제한, 절차 및 항공 관련 소요를 규정한다. 본 규정의 취지는 지상고도 600피트 이상 및 이하의 비행을 금지하거나 위계학적 함이 아니라, 최대 항공 고도간격을 보장하기 위한 해당 기법국의 협력을 요구하는 데에 있다.

2. 적용 범위. 본 규정 (RK)P-518 및 비행금지 구역내 지상고도 600피트 이하에서 주로 비행작전을 수행하는 모든 유엔사, 한미연합사 및 주한미군에 연속/비속 및 작전통제 항공기 및 상기 지위를 통과하는 항공기의 운용에 적용된다. 주로 지상고도 600피트 이상에서의 비행요청은 공군 구상군 사령부 규정 60-8의 조항에 따름다. 지상고도 600피트 이상에서 운용되는 항공 항공기 각 공군구상군 사령부 규정 60-8의 장비소요를 충족시키지 못할 경우 마기의 75함을 참조한다.

3. 참조. 가. 정전 협정.

나. 유엔사 규정 557-4 (정전 업무-정전 협정 준수).

다. 비행금지 구역 규정 60-8 (취지 상공으로부터 부주의 월경 비행 방지).

라. 미8군 규정 95-33 (항공-탐색 및 구조).

마. 공군 구상군 사령부 규정 60-8 (취지 상공으로부터 부주의 월경 비행 방지).

바. 육군 95-7에 관한 미8군 보규 (항공-육군항공: 일반조항 및 비행 규정).

사. 7:50,000/7:100,000 비무장지대 비행 특별 지도 시리크 L752

4. 용어 설명. 본 규정에 사용된 특수용어는 용어표어란에 설명되어 있다.

5. 책임. 가. 항공부대가 인가되어 있거나 또는 이를 통제하는 유엔사, 연합사, 주한미군의 예하부대 지휘관 및 항공부대장은 하기 사항의 책임을 갖는다.

(1) (RK)P-518 및 비행금지 구역에서 수행되는 비행은 반드시 필요하며, 계획된 되었으며 적절히 계획된 일부 인가를 확인.

(2) (RK)P-518 내에서 비행 임무를 수행할 시에 도착된 모든 조종사를 위하여 통행권인 비행 승진권 및 지상고도를 계획하고 실시.

(3) 본 규정 제22-25항에 의거 연속 및 비속된 조종사들의 비행 승진권 유적에 필요하다고 판단될시, 비행금지 구역을 포함한 (RK)P-518 내에서의 정기적인 승진 비행을 실시.

(4) 항공 승무원 및 관측 요원에게 필요한 모든 비행금지선 전자 승진 확인.

(5) (RK)P-518 지위내 작전에 관련된 위험요소를 알리.

(6) 정밀하고 정확한 정보를 알리. 주한미군 수단이며, 또한 영고한 항공수단의 접근을 확인하는 수단으로서 시계 방향의 중요성을 알리.

(7) 비행계획, 승무원과의 협조, 전 조종사에게 지도부의 중요성을 알리. 승무원들의 최대승은 모든 승무원이 비무장지대 영고 신보를 알리 영고한 항공기 비행계획을 수립하는 것이다.

SECTION I. GENERAL

1. PURPOSE. This regulation establishes flight restrictions, procedures, and aviation training requirements to provide the Commander in Chief, United Nations Command (UNC) and ROK-US Combined Forces Command (CFC), and Commander, United States Forces, Korea (USFK) with control of flights at or below 600 feet above ground level (AGL) in the Korean Tactical Zone (RK)P-518, to include the corridors and no-fly areas. The intent of this regulation is not to prohibit or discourage flights above or below 600 feet AGL, but to require coordination with the appropriate agencies to permit maximum air traffic and airspace management.

2. APPLICABILITY. This regulation applies to the operation of all UNC, CFC, and USFK assigned/attached and operational control aircraft, and all transient aircraft conducting flight operations predominantly below 600 feet AGL in (RK)P-518 and the no-fly areas. Flights conducted predominately above 600 feet AGL will comply with the provisions of ACC Reg 60-8. Republic of Korea (ROK) aircraft operating above 600 feet AGL which are unable to comply with equipment requirements of ACC Reg 60-8 will refer to paragraph 15 below.

3. REFERENCES. a. Armistice Agreement.

b. AR 15-6 (Boards, Commissions, and Committees - Procedure for Investigating Officers and Boards of Officers).

c. AR 95-1 w/EUSA Suppl 1 (Aviation - Army Aviation: General Provisions and Flight Regulations).

d. PACAF Reg 60-8 (Prevention of Inadvertent Overflight of Nonfriendly Borders).

e. UNC/CFC/USFK Reg 95-14 (Aviation - Flight Information and Flight-following Services (Low Level)).

f. UNC Reg 551-4 (Armistice Affairs - Compliance with the Armistice Agreement).

g. EUSA Reg 95-33 (Aviation - Search and Rescue (SAR)).

h. ACC Reg 60-8 (Prevention of Inadvertent Overflight of Nonfriendly Borders).

i. Special 1:50,000/1:100,000 DMZ Flight Map Series L752.

4. EXPLANATION OF TERMS. Special terms used in this regulation are explained in the glossary.

5. RESPONSIBILITIES. a. Subordinate commanders of UNC, CFC, and USFK, and aviation unit commanders who are authorized and/or control aviation units, will be specifically responsible for:

(1) Insuring that each flight in (RK)P-518 and the no-fly area is mission essential, scheduled, and properly planned.

(2) Conducting a comprehensive flight orientation program and formal ground school instruction for all aviators whose duties will require operation within (RK)P-518.

(3) Conducting periodic familiarization flights in (RK)P-518, including the no-fly area, as deemed necessary to maintain flight proficiency of assigned and attached aviators in accordance with (IAW) paragraphs 22 through 25 of this regulation.

(4) Insuring that aircrew members and supervisory personnel are thoroughly familiar with all required no-fly line procedures.

(5) Stressing the hazards associated with (RK)P-518 operations.

(6) Emphasizing precise and accurate navigation. Stressing the importance of visual methods, both as a primary means of navigation and as a means of verifying the result of more sophisticated methods.

(7) Stressing the importance of flight planning, crew coordination, and leadership for all pilots. Implicit in crew coordination is all members knowing DMZ warning signs and actions to take upon identifying them.

유연사 규정 95-3  
인양사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

(8) 조종사의 아배 타감 확인.

(9) 항공부대장은 부대 임무수행과 연관되는 비행계획을 지정하고, 배치지역 대한 본인 및 자귀유지 책임을 갖는다. (부대가 비행사규준 갖고있지 않은 비행계획에 관해서는 17기(3)항 참조)

(10) 유연사 정전과장의 지시나, 유연사 규정 527-4 번지 바 및 본 규정에 의하여 비무장지대 공중공안 규정이란 추정사건을 조사.

나. 비행금지 구역으로 비행할 임무를 부여받은 항공부대장은 항공기와 승무원의 임무 수행을 안가기전에 모든 요소 (예: 임무요청서, 기상, 비행계획, 승무원 계량등)를 검토할 책임이 있다.

다. 기장은:

(1) 항공, 복원 사용공위, 사용중인 사극자, 기상 및 항법보조물에 관한 가용한 모든 자료를 연구 및 사용한다.

(2) 항공승무원 브리핑 지침에 의거하여 전승무원에 브리핑을 하며, 한편, 무전기장동 및 무선 송신 담당 승무원을 지정한다. (별지 가 참조)

(3) 비행계획 단계 및 비행중 전비행 승무원 보조장치를 점검하고 유지한다.

(4) 사용된 항법보조물 및 비행수첩 기록을 지정한다.

(5) (RK)P-518 지의 비행시 항공 자선의 위치를 숙지한다.

(6) 모든 승무원의 비무장지대 공위를 침범할 위험이 있는 항공기에 접근할 때 사용되는 경고신호 숙지 여부를 확인한다. (아기 17항 참조)

## 제 2 장. 비행제한 및 절차

6. 비무장지대. 유연사 정전위원회 의견에 의하여 공중임비구역내로 비행하는 특수임무는 하기 19항의 절차가 적용된다. 기타 비무장지대내로의 비행이나 횡단비행은 금지된다.

7. 비무장지대 유안 경고 보조물. 가. 이비행부의 경고 보조물이 완충지대내로의 비행을 방지하기위하여 사용된다. 보조물은 아래와 같다.

(1) "T" 자의 비가 복쪽을 향하고 있는 데임의 "T" 받이 완충지대 남북 약 2000미터의 거기에 있다. "T" 받이 산 남북 경사면과 수직임지물의 정상부근에 약 2000미터의 간격으로 위치하고 있다. 조종사는 "T" 받이 관측하게되면 완충지대에 접근하고 있음을 인지하여야 한다. 제 1군 및 제 3군 사령관은 책임지역내에 있는 "T" 받이 보수유지 책임은 가지며, 표시물이 공중에서 명확하게 볼 수 있는 것을 때문기 마다 공중점검 확인하여야 한다.

(2) 2x2.4 미터 크기의 오렌지 색깔 표시판이 완충지대 천장에 평행하게 300-350미터의 간격으로 설치되어 있다. 항공 승무원들은 임무지역에서는 표시판이 비무장지대 안계선 북쪽에 있는 것도 있음으로 천장 및 표시판이 신뢰할 수 있는 항법보조물이 아니라는 것을 염두에 두어야 한다.

(3) 기타 경고 수단

(가) 완충지대 남단 내측 또는 인근지상 부대 본소나 관측소인 근무하는 요원은 관측 인력판, 관측 또는 비행 오일 신호판, 또는 관측 또는 비행 오일 남북 신호판으로 조종사가 완충지대 접근시 경고한다.

(나) 지상요원은 비무장지대에 접근하는 항공기에 대한 최후 경고로서 경고사격(예외판)을 가한다. 어떠한 경우에도 항공기에 위협사격을 하여서는 안된다.

(다) 상기 (나)항에 명시된 경고신호를 관측하는 즉시 조종사는 완충지대로부터 신속히 이탈하고 임무를 계속 수행하기전에 위치를 확실히 확인하여야 한다.

(8) Insuring that pilots comply with subparagraph c, below.

(9) Aviation commanders will assign specific corridors according to unit mission and are expected to maintain currency and training in those areas. (For flights in a corridor in which the unit is not current, refer to subparagraph 17a(3).)

(10) Conducting investigations of alleged violations of demilitarized zone (DMZ) airspace in accordance with instructions from Chief, Armistice Affairs Division (AAD), UNC; UNC Reg 551-4, appendix F; and this regulation.

b. Aviation unit commanders tasked to perform flights into the no-fly areas are responsible for reviewing all factors (e.g., mission request, weather, flight planning, crew proficiency) prior to authorizing aircraft and flight crew to perform that mission.

c. Pilots in command will:

(1) Receive and use all available information pertaining to routes, special use airspace, active ranges, weather, and navigational aids.

(2) Brief their entire crew and designate specific crew members to navigate, operate communication radios, and make radio transmissions IAW the aircrew briefing guide. (See appendix A.)

(3) Establish and maintain crew coordination procedures with the entire aircrew during all phases of flight planning and the actual flight.

(4) Designate the flight-following services and navigational aids which will be used.

(5) Know his/her exact position at all times on all flights within (RK)P-518.

(6) Insure that all crew members know the warning signals used to advise an aircraft that it is in danger of violating DMZ airspace. (See paragraph 17 below.)

## SECTION II. FLIGHT RESTRICTIONS AND PROCEDURES

6. DMZ. Special missions for flights into the Joint Security Area (JSA) authorized by the United Nations Command Military Armistice Commission (UNCMAC) will comply with paragraph 19 below. ALL OTHER FLIGHTS INTO OR ACROSS THE DMZ ARE PROHIBITED.

7. DMZ VISUAL WARNING AIDS. a. A variety of warning aids are used to prevent flights into the DMZ. These include:

(1) Large "T" markers, with the cross of the "T" at the northern end, are placed approximately 2,000 meters south of the DMZ. They are approximately 2,000 meters apart, on the southern slopes, and near the crests of prominent terrain features. Pilots flying in the no-fly areas will watch for such "T" markers as a warning of proximity to the DMZ. The Commander, First ROK Army (FROKA); and Commander, Third ROK Army (TROKA) are responsible for the maintenance of "T" markers within their respective sectors, and will insure through quarterly aerial inspections that the markers are conspicuously visible from the air.

(2) International orange panel markers, 2x2.4 meters in size, are placed 300 - 330 meters apart, generally parallel to the barrier fence along the DMZ. Aircrew members are reminded that the FENCE AND PANELS ARE NOT A RELIABLE NAVIGATIONAL AID, SINCE IN SOME AREAS THEY MAY BE LOCATED NORTH OF THE DMZ BOUNDARY.

(3) Other warning means:

(a) Ground personnel occupying guard and observation posts inside or near the southern edge of the DMZ will warn aviators with red smoke, red or white starclusters, and/or red or white star parachutes fired together, that they are in proximity to the DMZ.

(b) Ground personnel will fire warning shots (tracers) as a last resort to warn aircraft of their proximity to the DMZ. In no case will aircraft be intentionally fired upon.

(c) Upon sighting any of these warning signals in (b) above, aviators will immediately turn away from the DMZ and positively establish their position prior to continuing the mission.

유연사 규정 95-3  
안양사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

나. 조종사는 비무장 지대 인근에서 비행시 무안 경고 표시물을 심판 관측하는 방법으로  
의존치 않고 정확한 양념을 하여야 한다.

8. 비행주위. 가. 아메 육군 기관은(워시포라) (RK)P-518 에서 비행주위 업무는 수행한다.

- (1) 비행관제 본부 (FDC) (CS245807) - 호출 부호: "FOC NORTH"
- (2) 비행업조소 (FCC) (CS133969) - 호출 부호: "WARRIOR CONTROL"
- (3) FCC (CT689058) - 호출 부호: "EVENREACH"
- (4) FCC (DT204167) - 호출 부호: "LEE"
- (5) FCC (CS722575) - 호출 부호: "BONG HWANG"
- (6) FCC (DS371611) - 호출 부호: "SUN"
- (7) FCC (DT406423) - 호출 부호: "GRANT"

나. FOC(N) 는 용문산 중앙관제소에서 확인 집문시 혹은 요청시 그들의 통제하여 있는  
모든 항공기의 위치를 확인할 수 있도록 준비세를 갖추어야 한다. 비행작전 본부는 중앙  
관제소를 통하여 항공기가 실제로 이륙하기 30분전에 동 비행계획을 양양산 중앙 관제소의  
이동 및 확인반에 통보되었음을 확인해야만 한다. 또한 이동 및 확인반은 계획된 앞으로  
시간 변경 사항이 있을 때 이를 즉시 통보하여야 한다.

다. 비행금지 구역내로 진입하거나 이 지역에서 작전중인 모든 항공기는 비행주위소와  
고신할 수 있는 송수신용 무전 장비를 갖추어야 한다. 비행금지 구역내에서 비행중인 때는  
공대지 통신으로 통상 초단파 (VHF) 송수신기를 사용하며 극초단파 및 FM 은 예비 통신으로  
보유한다. 모든 항공기는 비행금지 구역이나 피방 적대함 비행시 항상 비상 주파수 243.0MHZ  
나 121.5MHZ 와 해당 항공고통 관제 주파수를 감청하여야 한다.

라. 비행금지 구역에서 비행하는 동안 피방지대 비행 유자권 조종사나 혹은 부조종사는  
양상 지도 추적을 하며, 사용되는 지도는 75-나양에 따른다.

마. 비행금지 구역으로 진입하거나 동 지역내에서 비행하는 모든 항공기는 가장 가까운  
비행작전 본부나 비행업조소 (FOC/FCC) 에 자기 상황을 정기 보고하여야 한다.

- (1) 최초 피방 진입시간 및 위치, 최초 피방 진입시간은 인가된 진입시간과의 편차가  
75분을 넘지 않아야 한다.
- (2) 관측부지점 출발 및 도착시간 및 또는 자기 피방 진입지점.
- (3) 비행금지 구역 이발 시간 및 위치.
- (4) 비행량도 변경 사항.
- (5) 비행주위 기관 에서 요구하는 사항.

바. 비행금지 구역에서의 특수작전 훈련중, 자기 조건하여서는 매 75분 간격으로 위치  
보고를 할 수 있다.

- (1) 지휘 및 통제 항공기가 전공중 임무부대의 비행주위에 활용될 경우.
- (2) 특수항공기 비행금지 구역 진입/이탈에 필요한 위치 보고에 대하여 FCC WARRIOR  
또는 본부 비행작전 본부와와의 사전 협조가 이루어져 있는 경우.

사. 비행금지 구역 I, II 또는 III 에 진입하는 비행은 FCC WARRIOR 가 감시한다.

아. 비행금지 구역 IV에 진입하는 비행은 FCC 이본 미지가 감시한다.



b. Pilots will rely on precise navigation while flying near the DMZ, rather than depending on recognition and sighting of visual warning aids.

8. FLIGHT-FOLLOWING. a. The following Army agencies (locations also provided) are used for flight-following in (RK)P-518:

- (1) Flight Operation Center (FOC) (CS245807) - call sign: "FOC NORTH." *Wraith?*
- (2) Flight Coordination Center (FCC) (CS133969) - call sign: "WARRIOR CONTROL."
- (3) FCC (CP689058) - call sign: "EVENREACH."
- (4) FCC (DT204167) - call sign: "LEE."
- (5) FCC (CS722575) - call sign: "BONG HWANG."
- (6) FCC (DS371611) - call sign: "SUN."
- (7) FCC (DT405423) - call sign: "GRANT."

b. FOC NORTH must be prepared to verify the location of all aircraft under their control with Control and Reporting Center (CRC) Yongmunsan in the event query or recall is issued. The FOC through the CRC must insure that flight plans are passed to the Movements and Identification (M&I) Section CRC Mangilsan, a minimum of 30 minutes before actual takeoff. The M&I Section must also be advised immediately of all changes in planned routes or times.

c. All aircraft entering or operating in the no-fly area will maintain 2-way radio communication with flight-following facilities. Air-to-ground communications while in the no-fly area will normally be transmitted and received on very high frequencies (VHF) with ultra-high frequencies (UHF) and/or frequency modulation (FM) frequencies for backup communication; however, O-1 and OH-23 aircraft will use FM as their primary air to ground frequency. All aircraft will monitor emergency frequency 243.0 MHz (UHF) or 121.5 MHz (VHF), and the appropriate air traffic control frequency, at all times within the no-fly area or corridor.

d. While operating an aircraft in the no-fly area, the corridor pilot or co-pilot will follow the flight on a map at all times. The map used will be IAW subparagraph 15b.

e. The following mandatory reports will be made to the nearest FOC/FCC by all flights entering or flying within the no-fly area:

- (1) Time and location of entry into the initial corridor. Initial corridor entry time must be within plus or minus 15 minutes of approved entry time.
- (2) Time of arrival and departure from each point of landing and/or subsequent corridor penetration point.
- (3) Time and location of exit from the no-fly area.
- (4) Flight route changes.
- (5) Any information when requested by the flight following activity.

f. During Special Operations Training in the no-fly areas, a position report at 15-minute intervals may be used under the following conditions.

- (1) A Command and Control (C&C) aircraft is used to flight-follow for all airborne elements.
- (2) Prior coordination with FOC NORTH, FCC WARRIOR, OR FCC EVENREACH has been effected detailing the required position reports for multiple entry/exits into the no-fly areas.

g. Flights into no-fly areas I, II, or III will be monitored by FCC WARRIOR.

h. Flights into no-fly area IV will be monitored by FCC EVENREACH.

유엔사 규정 95-3  
인합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

자. 비행금지구역 V, VI 에 진입할 시, 항공교통관제 시설(FCC 이관되지, 락, 그랜트, 섀도)은 각각 가까운 항공교통 관제관 시설(통)과의 고신이 반드시 이루어져야 한다.

자. 조종사가 비행금지 구역을 비행할 때는 취리한 무선주파수 이양을 요청할 책임이 있다.

9. 하도고. 자. 비행금지구역 상공의 항공기를 인지함으로써 이륙 시킬 필요가 있을 경우에 비상 주파수 243.0/127.5 MHz 및 주 비행주파수 주파수로 "하도고" 라는 용어를 방송한다. 하도고 절차는 비무장지대 울림 비행을 방지하기 위하여 비행금지구역에서 비행중인 항공기를 접수시키는 데에만 사용된다. 하도고 절차는 지상 또는 항공 근무요원에 의하여 발령된다.

나. 하도고 경보가 감시되는 동안 용어 "하도고" 및 해당 비행금지 구역 표시 숫자는 비상상황이 종료될 때까지 30초 간격으로 방송된다.

다. 하도고 방송이 종료되면 해당 비행금지 구역내의 모든 항공기는 비무장지대로부터 동남쪽(150도 내지 170도)으로 방향을 바꾸어 비행금지선을 이륙할 때까지 비행한다.

라. 해당관제기관의 외계 비상이 종료되었을 경우 용어 "하도고 커뮤니케이션" (하도고 종료)가 방송되고 유선 또는 "취침신"으로 항공교통관제기관, 비행장 및 필드당에 송신된다. 하도고 경보가 비행금지 구역을 이륙하기 이전에 종료된 경우에 조종사는 위치를 판단한 후 임무를 계속 수행할 수 있다.

10. 쉼페비트. 자. 수정 또는 확인된 비무장지대 항공우주공역내의 이외의 비상상황으로 인하여 비행금지 구역인 (RK)P-518 지역으로부터 항공기를 이륙시킬 필요가 있을 때 미공군 항공 근무장교는 해당 UHF, VHF 및 한국군 항공기와 FCC의 FM 38.0을 포함하는 FM 주파수로 국산 신호인 쉼페비트를 방송하도록 FCC 및 FCC 에 통보한다. 본 (RK)P-518 취침신으로는 전술 전투기 요격이 판정된 비상상황에 대비하여 고안되었다. 이는 하도고 절차와는 분명하게 구분되며 고체 사용될 수 있다. 쉼페비트 절차는 취침 중앙관제소의 해당 항공부서에 의하여 발령된다.

나. "쉼페비트"의 유효성을 확인하기 위하여는 최근판 AKAC 874 를 사용하여야 한다. (RK)P-518 지역내에서 비행임무를 수행하는 모든 승무원은 AKAC 874 최근판을 휴대하여야 한다. 확인 절차를 수행할 수 있는 승무원들은 쉼페비트가 방송되면 즉시 (RK)P-518 지역을 벗어나야 한다.

다. 쉼페비트 방송이 종료되면 (RK)P-518 내외 모든 항공기는 가장 신속한 방법으로 (RK)P-518 지역을 이륙한다. (RK)P-518 지역내에 기지를 둔 항공기는 (RK)P-518 을 이륙하는 것보다 기지로 복귀하는 것이 더 빠른 경우에는 기지로 복귀할 수 있다. 항공기와 모 기지는 (RK)P-518 내외 있으나 항공기가 동기지 남방에서 비행중일 때 쉼페비트가 발령되면 항공기는 (RK)P-518 을 벗어나야 하며 쉼페비트가 종료될 때까지 모 기지가 있는 방향으로 비행할 수 있다.

라. 쉼페비트는 공군구상단 사령부 및 전술 항공 통제본부와 협조하여 중앙통제소가 종료시킨다. 종료는 항공교통관제와 지휘권을 통하여 한국내 유관 항공부대에 전파된다.

11. (RK)P-518 지역 (비행금지구역 제외) 야간 연습중의 비행추진. 자. 수정된 비행절차를 사용하여서는 무관 항공부대는 훈련전 최소 5근부일 이전까지 720관제대대가 AIRAD 를 발령할 수 있도록 유엔사, 인합사, 주한미군 규정 95-74 에 의해 훈련 7근부일 이전까지 해당 항공공군 관리부에 통보하여야 한다. 통보 포함 사항은 아래와 같다.

- (1) 훈련지역의 경계 (UTM 좌표).
- (2) 훈련기간.
- (3) 참가 항공기 수.
- (4) 연락처 및 전화번호.

i. Flights into no-fly area V, VI, will insure that contact is established with an air traffic control facility (FCCs EVENREACH, LEE, GRANT, or SUN, or nearest air traffic control (ATC) tower facility).

j. Aviators are responsible for requesting appropriate radio handoff from one flight-following facility to another when transiting the no-fly area.

9. HOT DOG. a. If necessary to clear the no-fly area(s) airspace, the code words "HOT DOG" will be broadcast on guard channel 243.0/121.5 MHz and primary flight-following frequencies. HOT DOG procedures will only be used to evacuate the no-fly area(s) airspace to prevent a DMZ overflight. HOT DOG procedures may be initiated by ground or airborne personnel.

b. While a HOT DOG alert is in progress, the code word "HOT DOG," followed by the affected no-fly area(s) number will be broadcast at 30-second intervals until the emergency situation has terminated.

c. When a HOT DOG broadcast is received, all aircraft in the no-fly area(s) affected will turn to a southeast course (150 to 170 degrees) away from the DMZ and proceed on a southeast course until clear of the no-fly line.

d. When the emergency has been terminated by the responsible controlling agency, the code words "HOT DOG TERMINATED" will be broadcast and relayed by "hotline" to air traffic control agencies, airfields, and heliports with land or "hotline" communications. If the HOT DOG alert is terminated prior to departure from the no-fly areas, aviators may continue their mission after positive determination of their position.

10. JACK RABBIT. a. If necessary to clear the no-fly area and (RK)P-518 airspace for emergency situations other than for potential/confirmed DMZ airspace violations, the United States Air Force (USAF) Defensive Duty Officer (DDO) will notify FOC/FCC to broadcast the recall words JACK RABBIT on the appropriate UHF, VHF, and FM frequencies to include 38.0 FM for ROK aircraft/FCCs. This (RK)P-518 recall sign is designed for emergency situations where tactical fighter intercepts may be necessary. It is distinctly different from the HOT DOG procedure and must not be used interchangeably. Procedure JACK RABBIT can only be initiated by the appropriate Air Defense authority at the responsible CRC.

b. To insure validity, authentication should be made using the current edition of Allied Cryptographical Operational Codes (AKAC) 874. Aircrews conducting flights within the (RK)P-518 boundaries should have in their possession a current copy of the AKAC 874. Aircrews unable to authenticate will exit the (RK)P-518 area immediately when JACK RABBIT is broadcast.

c. When a JACK RABBIT broadcast is received and authenticated, all aircraft in the (RK)P-518 area will exit (RK)P-518 by the fastest means available. If an aircraft's home station is in (RK)P-518, it may return to its base if it can do so more quickly than it can exit (RK)P-518. In circumstances where an aircraft's home base is in (RK)P-518, but the aircraft is south of its home base, the aircraft will clear (RK)P-518 when JACK RABBIT is called and not fly north to its home base until JACK RABBIT is terminated.

d. JACK RABBIT will be terminated by CRC in coordination with the Commander, Air Component Command (ACC) and the Tactical Air Component Command (TACC). Termination will be disseminated through ATC and command channels to Army aviation units in Korea.

11. (RK)P-518 FLIGHT-FOLLOWING DURING FIELD EXERCISES (EXCLUDING NO-FLY AREAS). a. Aviation units desiring to use modified flight procedures will notify the appropriate airspace management element (AME) NLT seven working days prior to the exercise IAW UNC, CFC, USFK Reg 95-14 to insure publication of an Airmen's Advisory (AIRAD) by the 125th ATC Battalion (Bn) NLT five working days prior to the exercise. The following information must be submitted:

- (1) Boundaries of the exercise area (UTM Coordinates).
- (2) Inclusive dates.
- (3) Number of aircraft involved.
- (4) Point of contact and telephone number.

나. 부대장이 부대를 출현시킬 수 있도록 하기 위하여 항공부대가 (RK)P-518 지위 내에서 출현 연습시 야기 절차가 적용된다.

(1) 최소 연습 거리 5군부일 이전에 제 125항공고용관제대대(군단)는 수신처 표시문 817로 일시 지 연습지위 변경신청을 표시하는 AIRAD 를 전파한다.

(2) 연습지역을 승인할 때 모든 항공기는 본 규정의 조항에 의거 전 비행계획 정보를 FOC 에 제공한다.

(3) 연습지역에 참가하는 항공기는 이전에 선정된 운항십의 전 비행계획을 제출한다. 비행계획은 연습지역에 따라 복수 비행계획본부, 워퍼의 모든 다른 미시지 "구급 연결" 방식으로 담당한다.

(4) 부대 안전장치는 당일 최초 비행기가 이륙하기 46분전역, 그리고 당일 마지막 항공기가 하륙하였을 때 연습지역 운용계시된 항공표를 해당 비행수요에 통보한다. 이런 절차는 항공사 CRC 와의 협조 부속상 필요하다.

(5) 연습에 참가하는 모든 항공기는 NORAML MODE 로 작동되는 트랜스ponder를 갖고 있어 야하여 당일 ORBIT CODE 를 알린다.

(6) 전 연습기간을 통하여 제 125항공고용관제대대(군단) 비행수요시스템은 항공사 관제소의 군사 정보상의 신속한 표적 시스템을 위해 운영지역내의 각종 고층을 세밀히 감시한다.

72. 비행금지 구역 내 복수 작전/ROCK HAUL) 절차. 가. 주한미군 외 ROCK HAUL 임무와 같은 복수 작전은 비행금지된 비행하기 위하여는 미8군 항공지의 승인을 받아야 한다. 항공공의 복수 작전은 해당 항공공의 지휘계통에 의하여 인가되어야 한다.

나. 모든 임무는 해당 항공공의 비행계획에 적상부대 지휘관이 해당작전 지역내의 항공 관련 정보를 파악할 수 있도록 하여야 한다.

다. 각 부대는 야기 절차를 준수한다.

(7) 임무 종료할 수 있거나, 부대 작전 종료/운항종료는 해당 작전 지휘를 맡고 있는 임무관 절차를 수반한다. 본 절차는 최소한 야기와 같이 구성된다.

(가) BOX 명칭, 좌표 및 관련 연계성.

(나) 진입/이탈 지점

(다) 발착지점, 하륙지점 및 양호

(라) 연료 정보 등 지점.

(마) 항공항공사 발송 지점 (메달시).

(바) 입자 시간 (ROCK HAUL 시 불필요).

(2) 대대장/부대장에 의하여 훈련구위가 인가되면 작전항고본 본 내용을 해당 ANE 나 125 관제대대(군단)S-3 연계 임무수행 5군부일 이전까지 통보한다.

(3) 최초 편조는 비행수요 절차를 포함하여 이루어진다. (차단시간, 진출입시간, 항공사 발송 지점).

(4) 이력 인가 연조는 필요시 야기만 본 규정의 의거 진입지역은 인가번호가 있어야 한다.

(5) 상거 (2)항 관표부 항공대대/항공대 작전 항고는 필요시 복수 작전 구위의 정보/속지 비행계획을 수반한다.

b. The following procedures may be used during field training exercises by aviation units in (RK)P-518 to provide commanders the ability to fully exercise their units.

(1) At least 5 working days prior to the beginning of an exercise, an AIRAD will be transmitted by the 125th ATC Bn (Corps) to Address Indicator Group (AIG 817) stating the dates, times, and boundaries of the exercise area.

(2) All aircraft entering or leaving the exercise area will provide FOC full flight plan information IAW the provisions of this regulation.

(3) Aircraft participating in the exercise area will file full flight plans with their unit operations in the field. Flight-following will be on a "leg-by-leg" basis with FOC NORTH, WARRIOR, or EVENREACH, depending upon the area of the exercises.

(4) The unit field operations will notify the appropriate flight-following facility that the exercise area will become active 45 minutes before the first aircraft takes off for the day, and inactive when the last aircraft has landed for the day. This is for coordination purposes with the CRC at Mangilsan.

(5) All aircraft participating in the exercise will have operable transponders, operated in the NORMAL Mode and set to the appropriate daily orbit code.

(6) Throughout the exercise, 125th ATC Bn (Corps) flight-following facilities will closely monitor traffic in the exercise area in order to rapidly identify "targets" for the M&I Section of the Mangilsan CRC.

12. SPECIAL OPERATIONS PROCEDURES IN THE NO-FLY AREA. a. USEFK Special Operation missions; e.g., ROCK HAUL, will be approved by the EUSA Aviation Office for flights into the corridors and no-fly areas. ROK Special Operations will be approved by the appropriate ROK chain of command.

b. All missions will be coordinated with the appropriate AME to insure that each ground commander is kept abreast of aviation related activities in their respective areas of operation.

c. Units will comply with the following procedures:

(1) Upon receipt of mission data, the unit S-3/operations officer will establish and define the area of operation as appropriate. This procedure will consist of, as a minimum:

- (a) Box identification, coordinates, and/or boundaries.
- (b) Entry/exit point.
- (c) Pick-up Zone (PZs), Landing Zone (LZs), and routes.
- (d) Refuel points.
- (e) ROK Navigator pickup (when appropriate).
- (f) Date(s), time(s) (not required for ROCK HAUL).

(2) Upon approval of the special operations box by the bn/unit commander, the S-3 will forward this information to the appropriate AME and the S-3, 125th ATC Bn (Corps) to arrive NLT 5 working days prior to mission execution. The requesting aviation bn/unit S-3 will inform the S-3, 125th ATC Bn of mission approval/disapproval and any changes to the mission.

(3) All preliminary coordination will then be accomplished to include flight-following procedures (block times, entry/exit times, navigator, and pickup point).

(4) Clearance number will not be required at this time but must be accomplished prior to entry IAW this regulation.

(5) Upon completion of paragraph (2) above, the bn S-3/unit operations officer will schedule a flight or flights, as necessary, to conduct reconnaissance/orientation flights of the special operations box.

*Block  
Haul  
Special Op  
Mission  
?*

유엔사 규정 95-3  
인합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

바. 지정된 훈련장에 관한 사항은 임무일 5일전 까지 최종 검토 및 인가를 위하여 8군 항공과장에게 제출한다. 요형사항에는 편대별 희망자군 영조종사의 수를 포함한다.

13. 통신부품 및 항모이다. 가. 비행금지구역이나 희망에서 송수신이 두절되었을 경우, 항공기는 비행을 취소하고 통신부품 점검을 수행하며 가장 가까운 희망을 경유하여 비행금지 구역을 벗어나면서 "통신부품"이라는 무선 통신을 발신한다. 비행금지 구역을 벗어나기 이전에 통신이 재개되었을 경우에는 비행을 계속할 수 있다. 통신부품으로 인하여 비행이 취소되었을 경우에는 가장이 착륙 즉시 비행 작전본부에 통보한다.

나. (RK)P-518 내에서 작전중인 조종사가 정확한 위치를 확인할 수 있을 경우에는 즉시 150-170도로 기수를 신뢰하여 항모를 바꾸고 이를 비행관제기관에 통보하며 정확한 위치를 확인할 때까지 신중된 기수방항으로 비행한다. 신뢰시간, 정확한 기수방항, 기수 방항비행시간, 정확한 위치를 재확인 했을 때의 항공기의 위치등은 정확히 기록하여야 한다. 남방항로의 비행은 P-73지역을 침범할 가능성이 있으므로 매우 세심한 주의를 하여야 한다. 최정부 희망 서방에서 비행중인 항공기는 미군 규정 95-1 및 8군 보급 1에 명시된 P-73우회 비행절차를 준수하여야 한다. FOC/AME와의 협조없이 재전입은 인가되지 않는다.

14. 고도 제한. 가. (RK)P-518내의 영조 고도는 지상 600피트이다.

나. (RK)P-518 에서 운용되는 안/미군 항공기는 항공기 조종상 순간적인 상승의 경우를 제외하고는 통상 지상고도 600피트 또는 그 이하에서 작전을 수행하여야 하며 600피트 이상에서 작전을 실시할 때는 용문산 관제소(호출부도 PONCHO) 또는 광일산 관제소(호출부도 BLUEBOY)와 협조해야 한다. 이러한 협조는 조종사의 요청에 따라 비행계획에 의거하여 비행작전본부/비행연조소를 실시하거나 이루어지거나 조종사가 작전 매당 GCI 와 협조한다.

다. 임시적인 고도 상승의 경우를 제외하고는 (RK)P-518 내에서 지상고도 600피트 이상으로 비행중인 항공기가 지상고도 600피트 이하로 강하하고자 할 경우는 해당 비행작전본부/비행연조소를 통하여 GCI 와 협조하여야 한다.

15. 장비소요 및 제한. 가. (RK)P-518 에서 작전시 항공기는 두대 이상의 작동 가능한 무전기를 장비하여야 하며 그 중 안대는 극초단파(UHF) 또는 초단파(VHF) 비상 주파수를 송수신할 수 있어야 한다.

나. (RK)P-518 내에서 비행하는 모든 항공기는 육추 7150,000, 71700,000의 특수 계열 비무장지대 지도본 함번에 사용한다. 이 지도에는 비무장지대, 비행금지 구역 및 전술지대 구역 및 전술지대 구역 등이 인쇄되어 있어야 한다.

다. 비행희망, 비행금지 구역에 들어가는 비행 및 비행금지선 속지 비행시 특수 계열 7150,000 완송지대 비행도 만이 인가된 지도이다.

바. 승무원, 탑승자를 물론하고 임무수행에 필요한 경우를 제외하고 (RK)P-518 지역 내에서 작전중 개인용 카메라, 사진기, 녹음기외 항공기 탑재물을 금한다.

16. 기상소요. 가. 자기 지위내의 비행에 필요한 심 기상/예보는 다음과 같다.

(1) 희망/비행금지 구역.

(가) 주간 회전위: 500-2 (운고 지상 500피트, 2마일의 시계)

(나) 야간회전위: 1000-3 (운고 지상 1000피트, 3마일의 시계).

(마) 주간 고정위: 1500-5 (운고 지상 1500피트, 5마일의 시계).

(2) 전술 지대.

(가) 주간 회전위: 500-1 (운고 지상 500피트, 1마일의 시계).

(나) 야간 회전위: 1000-3(운고 지상 1000피트, 3마일의 시계).

b. The following procedures may be used during field training exercises by aviation units in (RK)P-518 to provide commanders the ability to fully exercise their units.

(1) At least 5 working days prior to the beginning of an exercise, an AIRAD will be transmitted by the 125th ATC Bn (Corps) to Address Indicator Group (AIG 817) stating the dates, times, and boundaries of the exercise area.

(2) All aircraft entering or leaving the exercise area will provide FOC full flight plan information IAW the provisions of this regulation.

(3) Aircraft participating in the exercise area will file full flight plans with their unit operations in the field. Flight-following will be on a "leg-by-leg" basis with FOC NORTH, WARRIOR, or EVENREACH, depending upon the area of the exercises.

(4) The unit field operations will notify the appropriate flight-following facility that the exercise area will become active 45 minutes before the first aircraft takes off for the day, and inactive when the last aircraft has landed for the day. This is for coordination purposes with the CRC at Mangilsan.

(5) All aircraft participating in the exercise will have operable transponders, operated in the NORMAL Mode and set to the appropriate daily orbit code.

(6) Throughout the exercise, 125th ATC Bn (Corps) flight-following facilities will closely monitor traffic in the exercise area in order to rapidly identify "targets" for the M&I Section of the Mangilsan CRC.

12. SPECIAL OPERATIONS PROCEDURES IN THE NO-FLY AREA. a. USFK Special Operation missions; e.g., ROCK HAUL, will be approved by the EUSA Aviation Office for flights into the corridors and no-fly areas. ROK Special Operations will be approved by the appropriate ROK chain of command.

b. All missions will be coordinated with the appropriate AME to insure that each ground commander is kept abreast of aviation related activities in their respective areas of operation.

c. Units will comply with the following procedures:

(1) Upon receipt of mission data, the unit S-3/operations officer will establish and define the area of operation as appropriate. This procedure will consist of, as a minimum:

- (a) Box identification, coordinates, and/or boundaries.
- (b) Entry/exit point.
- (c) Pick-up Zone (PZs), Landing Zone (LZs), and routes.
- (d) Refuel points.
- (e) ROK Navigator pickup (when appropriate).
- (f) Date(s), time(s) (not required for ROCK HAUL).

(2) Upon approval of the special operations box by the bn/unit commander, the S-3 will forward this information to the appropriate AME and the S-3, 125th ATC Bn (Corps) to arrive NLT 5 working days prior to mission execution. The requesting aviation bn/unit S-3 will inform the S-3, 125th ATC Bn of mission approval/disapproval and any changes to the mission.

(3) All preliminary coordination will then be accomplished to include flight-following procedures (block times, entry/exit times, navigator, and pickup point).

(4) Clearance number will not be required at this time but must be accomplished prior to entry IAW this regulation.

(5) Upon completion of paragraph (2) above, the bn S-3/unit operations officer will schedule a flight or flights, as necessary, to conduct reconnaissance/orientation flights of the special operations box.

유엔사 규정 95-3  
민합사 규정 95-3  
우한미군 규정 95-3

바. 지정된 훈련장에 관한 사항은 임무일 5일전 까지 최종 검토 및 인가를 위하여 8군 항공과장에게 제출한다. 요청사항에는 편파된 표명자군 점조종사의 수를 포함한다.

13. 통신두절 및 함포 이탈. 가. 비행금지구역이나 희망에서 송수신이 두절되었을 경우, 항공기는 비행을 취소하고 통신두절 절차를 수행하며 가장 가까운 희망을 경유하여 비행금지 구역을 벗어나면서 "통신두절"이라는 무선 통신을 발신한다. 비행금지 구역을 벗어나기 이전에 통신이 재개되었을 경우에는 비행을 계속할 수 있다. 통신두절로 인하여 비행이 취소되었을 경우에는 기장이 착륙 즉시 비행 작전본부에 통보한다.

나. (RK)P-518 내에서 작전중인 조종사가 정확한 위치를 확인할 수 있을 경우에는 즉시 750-770도트 각수를 신뢰하여 함포를 바꾸고 이를 비행관제기관에 통보하며 정확한 위치를 확인할 때까지 선정된 각수범위로 비행한다. 신뢰시간, 정확한 각수범위, 각수 방향비행시간, 정확한 위치를 재확인 했을 때의 항공기의 위치등은 정확히 기록하여야 한다. 남방함포의 비행은 P-73지역을 침범할 가능성이 있으므로 매우 세심한 주의를 하여야 한다. 의정부 희망 서방에서 비행중인 항공기는 미육군 규정 95-1 미 8군 보급 7에 명시된 P-73우회 비행절차를 준수하여야 한다. FOC/AME와의 협조없이 전전임은 인정되지 않는다.

14. 고도 제한. 가. (RK)P-518내의 업조 고도는 지상 600피트이다.

나. (RK)P-518 에서 운용되는 간/미육군 항공기는 항공기 조종사 손관적인 상승의 경우를 제외하고는 항상 지상고도 600피트 또는 그 이하에서 작전을 수행하여야 하며 600피트 이상에서 작전을 실시할 때는 용문산 관제소(호출부호 PONCHO) 또는 광일산 관제소(호출부호 BLUEBOY)와 협조해야 한다. 이러한 협조는 조종사의 요청에 따라 비행계획에 의거하여 비행작전본부/비행연료소가 실시하거나 이루어지기전에 조종사가 작전 담당 GCI 와 협조한다.

다. 일시적인 고도 상승의 경우를 제외하고는 (RK)P-518 내에서 지상고도 600피트 이상으로 비행중인 항공기가 지상고도 600피트 이하로 강하하고자 할 경우는 해당 비행작전본부/비행연료소를 통하여 GCI 와 협조하여야 한다.

15. 장비소요 및 제한. 가. (RK)P-518 에서 작전시 항공기는 두대 이상의 작동 가능한 무전기를 장비하여야 하며 그 중 한대는 육초단파(UHF) 또는 초단파(VHF) 비상 주파수를 송수신할 수 있어야 한다.

나. (RK)P-518 내에서 비행하는 모든 항공기는 속차 7150,000, 71700,000의 복수 계열 비무장지대 적도분 함포에 사용한다. 이 적도에는 비무장지대, 비행금지 구역 및 전술지대 구역 및 전술지대 구역등이 인쇄되어있어야 한다.

다. 비행피탐, 비행금지 구역에 들어가는 비행 및 비행금지선 속지 비행시 복수 계열 7150,000 완송지대 비행도 만이 인가된 적도이다.

라. 승무원, 탑승자를 마련하고 임무수행에 필요한 경우를 제외하고 (RK)P-518 적위 내에서 작전중 개인용 카메라, 쌍안경, 녹음기의 항공기 탑재를 금한다.

16. 기상소요. 가. 자기 지위내의 비행에 필요한 심 기상/예보는 다음과 같다.

(1) 희망/비행금지 구역.

(가) 주간 회전위: 500-2 (운고 지상 500피트, 2마일의 시계)

(나) 야간회전위: 7000-3 (운고 지상 7000피트, 3마일의 시계).

(다) 주간 고정위: 7500-5 (운고 지상 7500피트, 5마일의 시계).

(2) 전술 지대.

(가) 주간 회전위: 500-7 (운고 지상 500피트, 7마일의 시계).

(나) 야간 회전위: 7000-3 (운고 지상 7000피트, 3마일의 시계).



d. A designated area will be submitted NLT 5 days in advance of the mission date to the EUSA Aviation Office for final review and approval. The request will contain the number of corridor qualified pilots in command (PICs) for each flight.

13. LOST COMMUNICATIONS AND DISORIENTATION. a. If 2-way radio communication is lost while in the no-fly area or corridors, aircraft will abort the flight, initiate lost communication procedures, and exit the no-fly area via the nearest corridor. Radio transmissions will be made "in the blind" stating intentions. If communications are reestablished prior to departure from the no-fly area, the flight may be continued. If a flight is aborted due to lost communications, the pilot in command will notify FOC upon landing.

b. If an aviator cannot verify his exact position while operating in (RK)P-518, he will immediately turn to a heading between 150 degrees and 170 degrees, notify the flight controlling agency of the action taken, and fly the selected heading until his exact position is identified. The time of turn, the exact heading, the time flown on the heading, and the location of the aircraft when its exact position is reestablished will be carefully recorded. Extreme caution must be exercised as the southerly heading may violate the P-73 area. Aircraft operating west of the Uijongbu corridors will comply with the P-73 avoidance procedures outlined in EUSA Suppl 1 to AR 95-1. Reentry will not be authorized without coordinating with the appropriate FOC and AME.

14. ALTITUDE RESTRICTIONS. a. Coordination altitude in (RK)P-518 is 600 feet AGL.

b. ROK/US Army aircraft operators in (RK)P-518 will normally conduct operations at or below 600 feet AGL except for momentary incursions; operations above 600 feet AGL must be coordinated with Yongmunsan Control and Reporting Point (CRP) (call sign PONCHO) or Mangilsan CRC (call sign BLUEBOY). Coordination will be accomplished by FOC/FCC by flight plan, upon pilot request, or by the aviator with the appropriate ground control intercept (GCI) site prior to take off.

c. Except for momentary incursions, all aircraft operating above 600 feet AGL and desiring to descend below 600 feet AGL in (RK)P-518 must be coordinated through the appropriate FOC/FCC in concert with appropriate GCI sites.

15. EQUIPMENT REQUIREMENTS/RESTRICTIONS. a. For operations within (RK)P-518, aircraft will be equipped with two or more operable communications radios; one of which must be capable of receiving and transmitting the UHF or VHF emergency frequency.

b. For all flights within the (RK)P-518, a special series 1:50,000 or 1:100,000 DMZ flight map will be used for navigation. These maps must include the preprinted lines of the DMZ, no-fly line, tactical zone, no-fly areas, and tactical zone sectors.

c. For flights into the corridors and no-fly area, and no-fly line orientations the L752 special series 1:50,000 DMZ flight map is the only map authorized for use in flight.

d. Personal cameras, binoculars, and tape recorders will not be carried aboard any aircraft by crew members or passengers while operating north of the no-fly line, unless they are necessary for the performance of duties.

16. WEATHER REQUIREMENTS. a. The known or forecast weather required to fly in the areas shown below is as follows:

(1) Corridor/no-fly areas.

(a) Day rotary wing: 500-2 (500 feet above the ground and two miles visibility).

(b) Night rotary wing: 1000-3 (1000 feet above the ground and three miles visibility).

(c) Day fixed wing: 1500-5 (1500 feet above the ground and five miles visibility).

(2) Tactical Zone.

(a) Day rotary wing: 500-1 (500 feet above the ground and one mile visibility).

(b) Night rotary wing: 1000-3 (1000 feet above the ground and three miles visibility).

nil  
geom of  
DMZ  
maps

유엔사 규정 95-3  
인민사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

(다) 주간 고정위: 500-1 (온고 지상 500피트, 1마일의 시계).

(라) 야간 고정위: 1000-3 (온고 지상 1000피트, 3마일의 시계).

나. 임무가 긴급할 경우, 부대 항공 지휘관은 만일 임무 비행에 관하여 최저 기상 조건 500-1 이하에서의 주간 시각 비행을 인가할 수 있으나, 500-1/2 이하에서는 (RK)P-518 전술 저대 예외 저위내의 비행은 불가하다.

다. p-73 저위 비행시 기상 소요는 미육군 규정 95-1 미 8군 보규 7에 따른다.

17. 최함 비행. 가. 최함 비행유자규 조종사.

(1) (가) 비행금지 구역 I로부터 VI에서 작전하는 모든 항공기에는 비행시 양방향 정확을 가하기 위하여 최소한 1인의 최함비행유자규 조종사가 탑승하여야 한다.

(나) 단일 지휘자의 지휘하에 다수 항공기가 비행할 시는 관제장은 항공기 운항구의 작위를 구비하고 있어야 한다. 어떤 이유에서든지 항공기가 관제로 부터 분리될 시는 관제 지대로부터 이탈할 수 있도록 각수 양방향 150-170도 방향 향으로 선회하고 비행금지선 남쪽에 이를 때까지 비행한다.

(2) 이 조종사는 본 규정의 조항에 의거, 작위가 부여되어야 한다.

(3) 열대폭발 작전시에는 인가되지 아니한 피함을 비행할 경우를 제외하고는 이 조종사가 기장이 된다. 임무수행상 부대의 비행저위에 속단되어 있지 않거나 작위를 보유하고 있지 못한 기장이 비행하여야 할 경우에는 그 저위 최함 비행에 작위가 있는 조종사가 탑승하여 비행금지 구역외곽을 비행하는 항공기와 항법에 대하여 책임을 진다.

(4) 비행피함에 진입하는 모든 비행에는 비행중 조종사의 항법을 포착할 수 있는 부조종사 또는 작위를 구비한 항공 관측자를 탑승시킨다.

(5) 동국/외태의 임기가 복위 37도 75분 이북을 비행하고자 할 경우에는 계획된 임무 시간 48시간전 까지 미 8군 항공과 (전화 293-2252/3035)로 미군 조종사/양방향 지원요청한다. 동국 항공기/외태 항공기 승무원은 메드셀 및 지도제공 책임이 있으며 조종사/양방향 기 비행을 관측할 수 있는 위치에 있을 수 있도록 작위를 제공한다.

나. 비행 계획 소요 지침서.

(1) 항공 대대 및 복원 중대장이 승인한 비행계획은 최함 진입예정 24시간이내부터 2시간전까지 비행작전 본부 남/북에 제출한다. 비행작전 본부는 요항번호를 그 시간에 제출한다. 비행작전 본부는 해당 항공관제관제반과 협조하고 AME 또는 부대 인가함 임의인 항공기의 최함 비행 진입을 인가한다. (별지 "나" 비행계획 양식 참조) AME 는 최함비행 인가를 위하여 하기 자료를 원모로 한다.

(가) 모출부호.

(나) 항공기 정배/예상 비행고도 (AGL).

(다) 진입시간. 실제 진입시간은 예정 진입시간 전후 75분 이내이어야 한다.

(라) 진입지점.

(마) 비행로.

(바) 작위지점.

(사) 저상 대기 시간

(아) 이탈 예정 시간. 최함 비행 조종사는 예정 시간보다 75분을 초과하여서는 않되나 정점한 업조가 이루어질 경우 이탈 예정시간 이전에는 언제나 이탈할 수 있다.

(c) Day fixed wing: 500-1 (500 feet above the ground and one mile visibility).

(d) Night fixed wing: 1000-3 (1000 feet above the ground and three miles visibility).

b. When the URGENCY OF THE MISSION dictates, the unit aviation commander may authorize day visual flight rules (VFR) flights on a single mission basis with weather minimum below 500-1, but not below 500 1/2 for flights within the (RK)P-518 Tactical Zone Exemption Area.

c. Weather requirements for P-73 transition will be IAW EUSA Suppl 1 to AR 95-1.

17. CORRIDOR FLIGHTS. a. Qualified corridor pilot.

(1) (a) All aircraft operating in no-fly areas I through VI will have at least one qualified corridor pilot on board to insure navigational accuracy.

(b) On multiple aircraft flights under the command of a single leader, only the flight leader is required to be qualified in the sector in which the flight is being conducted. If for any reason an aircraft becomes separated from the flight, the aviator will turn to a southeast course of 150 to 170 degrees away from the DMZ and proceed until south of the no-fly line.

(2) This aviator must be qualified IAW the provisions of this regulation.

(3) During helicopter operations, this aviator will be the pilot in command, except when operating in a corridor in which the aviator is not qualified. When mission requirements dictate that an aircraft and crew operate in an area in which the pilot in command is not current or qualified, a qualified corridor pilot for that area will be on board and will be responsible for the navigation of the aircraft during the no-fly area corridor flight.

(4) All flights entering the corridor will carry a copilot or qualified aerial observer who will assist the pilot in navigation throughout the flight.

(5) Transient/out-of-country helicopters required to operate north of 37 degrees 15 minutes north latitude will request a US aviator/navigator through the EUSA Aviation Office (telephone number 293-5252/5035) NLT 48 hours prior to the planned takeoff time. The transient/out-of-country aircrew will be responsible for providing a headset and map and insuring that the aviator/navigator is seated in a position to observe the route of flight.

b. Flight plan requirements and procedures.

(1) Flight plans approved by aviation battalion commanders and/or separate company commanders will be filed with FOC NORTH/SOUTH no earlier than 24 hours and NLT 2 hours prior to proposed corridor entry time. A request number will be issued at that time by the FOC. The FOC will effect coordination with the appropriate AME and clear the aircraft into the corridor when approval has been received from the AME. (See appendix B for sample flight plan.) The following information is required by the AME for a corridor clearance:

(a) Call sign.

(b) Type of aircraft and expected flight altitude (AGL).

(c) Entry time. Actual entry time must be within plus or minus 15 minutes.

(d) Entry point.

(e) Route of flight.

(f) Landing points.

(g) Route of flight.

(h) Estimated exit time. Corridor pilots may exceed estimated time by no more than 15 minutes, but may exit any time prior to the estimated exit time, provided proper coordination has been accomplished.

유연사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

(자) 이발저점.

(차) 비행록취.

(카) 탑승자. VIP CODE

(2) 인가번호는 비행계획서에 기재되어야 한다.

(3) 조종사는 최장전입 75분전까지 비행작전 본부를 무선 호출하여 비행계획이 해당 AME 에 제출되어 최장지대 전입이 인가되었는지를 확인한다.

(4) 항공기는 지상부대와의 인가를 나타내는 AME 의 인가번호를 FOC 로부터 받을때 까지 비행회랑에 진입해서는 안된다.

(5) 육취 7:50,000 비무장지대 특수 비행지도 계열 L752 상에 나타난 지점에서만 최장 전입 및 이발 비행을 한다.

(6) 최장 전입지점에 도착하면 조종사는 본 규정 8마항에 준하여 고신을 실시한다.

(7) 최장내에서는 가능한한 최장 중심부에 가까이 비행하여야 하며 최장이 설치되어 있는 주요 지정지점의 우측면으로 비행하여야 한다. 본 사항은 최장 22에서는 적용되지 않는다.

(8) 임무는 지상고도 600피트를 초과하지 않고 항공안전 및 항법고도 요소에 부합되는 최저의 고도로 비행한다.

(9) 비행금지 구역내에서의 비행은 예상비행시간과 최대한 부합되도록 비행한다.

(10) 시간계획의 변경은 작전 긴급임무나 긴급의무부송 임무 수행을 위하여 필요한 때만 가능하다. 최장 비행계획의 변경은 본 규정 77대(7) 및 (4)항에 명시된 예외사항을 제외하고는 사전에 3군사, 한미야사, 또는 7군사 AME 의 사전인가를 필요로 한다. 인가는 작전 AME 와 접촉하여 얻든지 또는 해당 AME 에 변경사항에 대한 인가를 요청할 수 있는 해당 비행추진기관과 협조하여 얻을 수 있다. 예상 이발시간전에 최장을 이발하고자 하는 조종사는 조기 출발을 해당 비행추진기관에 통보함으로써 인가 받을 수 있다.

(11) 출발후 시간계획이 변경된 비행금지 구역 I-VI 내의 비행계획은 FCC 나 FOC "N" 에 인가를 요청할 수 있으며 이원기관은 해당 3군, 한미야사, 또는 7군 AME 에 요청사항을 통지한다.

(12) 이륙이후의 비행계획 시간변경은 협조소요시간으로 인하여 비행금지 구역 전입 인가가 지연될 수 있다.

(13) 비행금지 구역 동측 및 서측 인근지역의 해상비행은 임무상 필요한 경우를 제외하고 금지된다.

다. 최장/비행금지 구역 야간 비행(본 규정 목적상 야간은 현지 임무후 임종까지 시간이다. ).

(1) 최장/비행금지 구역 야간 비행은 비상대기조 임무, 긴급의무부송, 유연사 특별 조사반 지원임무를 제외하고 기타임무는 금지된다.

(2) 77 대(7)항에 기술된 임무수행을 위하여 훈련을 하고자 하는 부대는 인가요청서를 유연사/연합사 사령관 주부:연락항 군우 96307-0028로 제출한다. 인가된 비행계획은 해당 야전군 공중공간 관리반에 통보되어야 한다.

(3) 야간 훈련은 유연사/연합사 사령관에 의해 인가. 주부: 연락항, 임무 7일전 까지 승인 요청.

- (i) Exit point.
  - (j) Purpose of the flight.
  - (k) Code of VIP on board.
- (2) Clearance numbers will be annotated on flight plan.
- (3) Pilots should call FOC by radio NLT 15 minutes prior to corridor penetration to insure that their flight plan has been forwarded to the appropriate AME and that they are cleared for entry into the corridor structure.
- (4) The aircraft will not enter the corridor until an AME clearance number has been received from the FOC indicating approval by the ground commander.
- (5) Flights will enter and exit the corridor only at the points depicted on the special 1:50,000 DMZ Flight Map Series L752.
- (6) Upon arrival at the corridor entrance the pilot will comply with paragraph 8e which lists all subsequent radio call requirements.
- (7) Flights within the corridor will be flown as close to the middle of the corridor as possible, staying to the right side of the major terrain feature around which the corridor is designed. This requirement does not apply to Corridor 22.
- (8) These missions will be flown at the lowest altitude consistent with safety of flight and navigational considerations not to exceed 600 feet AGL.
- (9) Flights into the no-fly area will be flown with close adherence to estimated flight times.
- (10) Itinerary changes will be made only when necessary to accomplish operationally critical missions or to perform emergency medical evacuation (MEDEVAC). Deviations from corridor flight plans are not authorized without prior approval from the TROKA, the Combined Field Army (CFA) (ROK/US), or the FROKA AME/CP, except as noted in subparagraphs 17d (1) and (4) of this regulation. Approval can be obtained by contacting the controlling AME/CP direct or by coordinating with appropriate flight-following agency which will request clearance for the deviations with the proper AME/CP. Aviators are permitted to depart the corridor prior to estimated exit time; the only requirement for early departure is to notify the appropriate flight-following agency.
- (11) Flights in no-fly areas I through VI which have changes in itinerary after becoming airborne may request clearance through FCC or FOC NORTH, who will relay the request to TROKA, CFA (ROK/US), or FROKA AME/CP, as appropriate.
- (12) Changes in flight plan itinerary after takeoff will result in no-fly area entry clearance delays due to required coordination.
- (13) Overwater flights adjacent to the no-fly East and West area are prohibited unless mission essential.
- c. Night corridor/no-fly area flights. (For the purpose of this regulation, night is defined as that period between local sunset and local sunrise.)
- (1) Night corridor/no-fly area flights are prohibited except for quick reaction force missions, emergency medical evacuation missions, and missions in support of the UNCMAC Special Investigative Team (UNCMAC SIT).
  - (2) Units which must conduct training to perform the missions listed in subparagraph 17c (1) will submit requests to the CINC, UNC/CFC, ATTN: CFCD-AV, APO 96301-0028 for approval. The appropriate field Army AME/CP will be notified of all approved flights.
  - (3) Night training requests must be received by CINC, UNC/CFC, ATTN: CFCD-AV NLT 7 days prior to the mission for approval.

다. 희망비행접차 예외.

(1) 유엔사/연합사 사령관, 유엔사 정전위 선임위원, 연합사 작참부장, 유군참모총장, 유군작전 참모부장, 유군 항공관 및 제1여단장은 임무의 필요에 의해 항공기의 희망 이착륙을 인가할 수 있다. 군사령관, 군단장, 사단장은 작전책임 지위내에서 항공기의 희망이착륙을 인가할 수 있다. 본 권한은 항공 부지휘관이나 항공참모장에게 위임될 수도 있으나 그 이차의 위임은 불가하다. 희망 이착륙 비행이 인가된 항공기는 최대한 희망을 이용할 수 있는 항로를 비행한다. 예를 들어 20번 희망에서 희망에 진입하여 예정된 착륙지점과 평행으로 활주까지 비행한다. 이때 항공기는 희망을 이착륙하여 착륙지대로 직선으로 비행하여 착륙한다. 이후 지점 출발은 착륙전입항로와 동일하다. 희망이착륙 비행계획 제출시 명시되어야 한다. 비행계획 항로의 변경은 AME 외 인가접차로 지원될 수 있다.

(2) 긴급 최우우상 임무는 희망 비행 방침상 예외가 된다. 기장은 격지에 있는 요원과 좌편조하여 긴급 최우우상 임무를 수행하기 위해서는 희망 이착륙 비행이 필요하다고 결정하면 상기와 같이 예정 착륙지점에 가까운 곳까지 희망을 활용한다.

(3) 유엔사 정전위원회 특별조사관 임무는 임무수행상 필요시 희망 이착륙 비행이 인가된다.

(4) 한국군의 O-1이나 회전익의 외한 감시임무는 하기 절차를 따른다.

(가) 항공기는 L752 특수 계일 완충지대 비행지도에 명시된 희망전입지점을 통하여 비행금지구역에 진출한다.

(나) 감시 임무는 L752 특수 계일 완충지대 비행지도에 명시된 점검점을 따라 수행한다. 항공기는 매 10분 마다 또는 FCC로부터 지시될 때마다 위치를 보고한다.

(다) 감시 비행 항공기는 비행계획을 통하여 비행금지 구역을 이착륙하며 이착륙 FCC에 보고한다.

(5) 비행계획 밖에서의 비행.

(가) 17 제(1)항에 명시된 인가권자로 부여 인가를 독하는 것은 조종사 또는 운항장교의 책임이다.

(나) AME로부터 취득한 인가번호를 희망 이착륙비행 인가로 오인하여서는 안된다.

18. (RK)P-518 야간비행. 가. 개요. 비행금지 구역 밖(RK)P-518 지위 A,B,C 구역내에서 야간비행시 조종사는 이륙전 72시간으로부터 3시간 전까지 비행계획을 제출한다. FOC "N"는 요청번호를 조종사에게 발행하고 해당 FOC 및 AME와 협조를 실시한다. AME는 임무용 제번호를 FOC "N"에 제공한다. 비행계획의 인가는 비행요청을 검토하는 FOC에서 지원되는 것이 아니며 인가를 제공하는 AME의 소요시간 때문이다.

나. 야간 비행 보고절차

(1) 한국군 항공기. 한국군 조종사와 부대는 해당군 AME와 협조한다. 해당 야전군 AME는 FOC "N"에 임무용 제번호를 전달한다. FOC "N"는 비행계획을 접수하고 기마 해당 유군 FOC와 AME에 통보한다. 비행이 HDTA #1로 비행해야 할 경우에 FOC "N"는 3군 AME에 통보한다. 기마 HDTA #2 및 #3에 비행하여야 하는 경우는 한미야사에서 통지한다.

(2) 미군 항공기. 미군 조종사/부대는 비행계획을 FOC를 통하여 제출. FOC "N"가 아닌 FOC에 제출하는 FOC "N"에 통지한다. FOC "N"는 비행계획을 해당군 AME에 통보한다. 군 AME는 임무용 제번호를 발행한다. FOC "N"는 HDTA #1에 들어가는 모든 비행임무는 3군 AME에 통보한다. HDTA #2 및 #3에 들어가는 모든 비행은 한미야사가 통지한다. 비행이 인가되면 군은 임무용 제번호를 발행한다. FOC "N"는 HDTA #2 및 #3 내에서의 비행은 한미야사 AME에 통보한다.

d. Exceptions to corridor procedures.

(1) The CINC, UNC/CFC; senior member UNCMAC; C3 CFC; Chief of Staff ROK Army (ROKA); G3 ROKA; Director ROKA Aviation; and Cdr, 1st ROK Avn Bde may authorize aircraft to deviate from the corridor structure when the mission dictates. Army, Corps, and Division commanders may authorize aircraft to deviate from the corridor structure in their areas of responsibility. This authority may be delegated to general officer deputies/chiefs of staff, but will not be delegated further. The pilot of an aircraft authorized to deviate from the corridor will fly a route that uses the corridor to the maximum extent possible; e.g., an aircraft will be piloted to enter the structure at Corridor 20 and fly the corridor until he is abeam of his intended landing point. At that time, the pilot will exit the corridor and fly directly to his LZ and land. Departure from the field coordinates will be the reverse of the entry route. Corridor deviation will be specified in the flight plan when filed. Changes to flight plans enroute will be subject to delay and AME approval.

(2) MEDEVAC missions that are "urgent" in nature will constitute an exception to corridor policy. The PIC in coordination with the personnel on the site, will determine that an urgent MEDEVAC requires deviation from a corridor and proceed as indicated above, with corridors being used to the extent possible, to a point immediately adjacent to the point of intended landing.

(3) UNCMAC SIT missions are authorized to deviate from the corridor as required to accomplish their missions.

(4) The procedures for surveillance missions accomplished by ROK O-1 or rotary wing aircraft in the no-fly area are as follows:

(a) Aircraft will enter and exit the no-fly area at a corridor entry point as depicted on the L752 Special Series DMZ Flight Maps.

(b) Surveillance missions will be accomplished by following the checkpoints indicated on the L752 Special Series DMZ Flight Maps. Aircraft pilots will report their position every 10 minutes or as requested by the FCC.

(c) Surveillance aircraft pilots will exit the no-fly area by means of a known corridor and report their exit to the FCCs.

(5) Flights outside the corridor structure.

(a) It is the PIC or operations officer's responsibility to obtain approval from one of the approving authorities listed in subparagraph 17d (1).

(b) In no instance is the clearance number obtained from the AME to be construed as approval to fly outside of the corridor structure.

18. (RK)P-518 NIGHT FLIGHT. a. General. For night flights in (RK)P-518 sectors A, B, C, and D, excluding the no-fly areas, pilots will file a flight plan with FOC NORTH no earlier than 12 hours and NLT 3 hours prior to take off. FOC NORTH will issue a request number to the pilots and effect coordination with the appropriate FOC and AME. The AME will provide a mission control number to FOC NORTH. Approval of flight plan changes will be subject to delay and AME approval. Delays in flight plan clearances do not originate at FOC NORTH which coordinates requests and must wait for the AME to provide clearances.

b. Night flight reporting procedures.

(1) ROK military services. ROK military pilots and units will contact an appropriate Field Army AME. The Field Army AME will pass on the mission control number to FOC NORTH. FOC NORTH will receive the flight plan and inform other appropriate Army FOC and AME(s). When a flight will be into High Density Training Area (HDTA) #1, FOC NORTH will inform the TROKA AME. All flights into HDTA #2 and #3 will be controlled by CFA AME.

(2) US military services. US pilots/units will file a flight plan through a FOC. If other than FOC NORTH, the FOC will relay the request. FOC NORTH will inform the appropriate Army AME of the flight plan. Army AME(s) will issue the mission control number. FOC NORTH will inform the TROKA AME on all flight missions into HDTA #1. All flights in HDTA #2 and #3 will be controlled by CFA AME. The Army will issue mission control numbers to FOC when the flight is approved. FOC NORTH will advise CFA AME of all flights in HDTA #2 and #3.

check  
as  
18/2/9  
p. 11.

다. 임무최소. 임무가 임가되지 않거나 취소되었을 경우 해당군 AME 는 FOC "N" 에 통보한다. FOC "N" 은 미군의 경우는 기지 운항십일 한국군의 경우는 해당군 AME 에 통보함으로써 비인가 및 취소를 요청부대에 통보한다.

(가) 항공부대 및 조종사에게 통보하는 책임은 기지운항십에 있다.

(나) 기지 운항십에 협조자를 통보하는 것은 부대의 책임이다.

라. 책임.

(7) FOC "N" 은

(가) 1군, 3군, 한미야사 AME 와 24시간 작용 통신선을 유지한다. 1군에서는 일과시간 중 예외 AME 들 경우 야기 일과시간 이후 통신은 1군 FOC 들 경우한다. 통신선의 작동상태 확인을 위하여 빈번한 점검을 실시한다.

(나) 조종사 요청시 군 AME 통제번호 제공.

(2) 1군, 3군 및 한미야사 AME 는:

(가) 비행요청 처리를 할 수 있도록 FOC "N" 에 응답할 수 있는 양적국이 소용량 뒤를 24시간 유지.

(나) 예하부대의 항공기 비행모습 가능한 한 신속히 통보.

(다) 비행요청 통제부들 유지한다. 본 통제 부에는 군 AME 임무 통제번호가 포함 된다.

마. FOC "N" / 야전군 AME 소요 정보사항.

(1) 모출부호.

(2) 항공기 명태 및 태수

(3) 출발지점

(4) 예상 출발 시간.

(5) 비행모/HDTA (매 목좌지/HDTA 도착예정시간 포함) 과 해당 AME 목록 (받는데 구조 임무시는 비행계획에 연료 재보급을 위한 착륙 및 지상대기 시간 명시).

(6) 착륙 지점 (필요시).

(7) 착륙지점별 지상대기 시간 (필요시).

(8) 최종 목적지.

(9) 긴급임무 (예: 의무부송, 군사정전위 임무) (조종사는 필요시 요청)

바. 비행훈련 집중 지위, (HOTA) 항공 및 지상부대의 협조를 신속하게 위하여 체계의 훈련 집중지위가 설정되어 있다. 본 훈련지위의 변경은 용이함이 단에 명시되어 있음.

사. 긴급사태 상황.

(1) 긴급비행은 시간 소요는 감소되지만 입상 비행절차와 같은 방법으로 처리된다.

(2) 전술적 긴급사태시 17 맥(7)항에 명시된 장관급 장교가 야간 비행을 인가한다.

(3) 주한미군 작계 4-82 및 5002, 1군 및 한미 야전사 LONG HAUL, 긴급의무부송, 유엔사 정전위 특별 조사임무는 모출부호나 심시용어를 사용 처리하며 즉각적으로 인가되어야 한다. 본 임무에는 장관급 장교의 인가를 필요치 않는다.



c. Mission cancellation. Should the mission be disapproved or cancelled, the concerned Army AME will notify FOC NORTH. FOC NORTH will notify the aircraft's base operations (US) or the Army AME (ROK) that services the requesting unit of disapproval or cancellation.

- (1) It is the base operation's responsibility to advise the aviation unit or pilot.
- (2) It is the unit's responsibility to advise its base operations of its POC.

d. Responsibilities.

- (1) FOC NORTH will:

(a) Maintain a 24-hour hotline communications with the FROKA, TROKA, and CFA AMEs. During duty hours FROKA will operate through their AME. After duty hours the communications will be through the FROKA FOC. Frequent checks will be made to insure the lines are operational.

- (b) When contacted by the pilot provide the Army AME mission control number(s).

- (2) FROKA, TROKA, and CFA AMEs will:

(a) Maintain a 24-hour dual language capability to respond to FOC NORTH to process flight requests.

(b) Notify their subordinate commands of the aircraft flight route as rapidly as possible.

(c) Maintain a control log for all requests. This log will include the Army AME mission control number.

e. Information required by FOC NORTH/Field Army AME(s).

- (1) Call sign.

- (2) Type and number of aircraft.

- (3) Point of departure.

- (4) Estimated time of departure (ETD).

(5) Routes of flight/HDTAs (includes estimated time of arrival (ETA) at each destination or HDTA) and list of applicable AME(s). (Flight plans will reflect refuel stops with ground time for purposes of SAR.)

- (6) Landing points (as required).

- (7) Ground time at each landing point (as required).

- (8) Final destination.

- (9) Emergency mission (i.e. MEDEVAC, RED CATCHER) (pilots request as appropriate).

f. HDTAs. Three HDTAs have been established to simplify coordination of the air and ground elements. The boundaries are defined in the glossary.

g. Emergencies.

(1) Emergency flights will be processed in the same manner as routine flights but in a greatly reduced time span.

(2) In the event of a tactical emergency the general officers listed in subparagraph 17d(1) are authorized to clear night flights.

(3) USEK OPLAN 4-82, and USFK OPLAN 5002, FROKA and CFA LONGHAUL, urgent MEDEVAC, and RED-CATCHER SIX missions will be processed using their discrete call signs and/or execution code words and granted immediate approval. General officer approval is not required for these flights.

유연사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

19. 군사정전 위원회 본부지역 (MACHA). 각. 유연사 군사정전 위원회는 정전협정에 의거 비무장지대의 공동 경비구역에 인접한 비행장을 운용하고 유지할 권한을 갖는다. 현재 유연사 군사 정전 위원회가 운용하고 있는 비행장은 H-128 이며 군사 정전 위원회 본부지역 공동경비 구역내에 위치한다.

나. H-128 에 진입하는 모든 비행은 임무전 7분부임 이전에 8군 항공국장에 의하여 인가되어야 한다. 8군 항공국장은 인가한 임무를 정전위 비서실장에게 통보한다. 유연사 정전위원회의 임무 최종 인가권을 갖는다. 모든 임무는 정전협정, 유연사 규정 557-4 및 본규정을 준수하여야 한다.

다. 하기 절차는 H-128 에 진입하는 모든 비행에 적용된다.

- (1) 비행고도는 적상고도 500피트를 초과하지 않는다.
- (2) 비행은 주간에만 한한다.
- (3) 운로는 최소한 500피트, 시계는 2바퀴 이상이어야 한다.
- (4) 비행은 비행계획 20과 20 A를 사용한다. 절차를 중단하면 최장은 도보를 중심으로 400피트의 폭으로 좁아진다. 비행은 가능한한 도보에 근접하여 수행된다.
- (5) 릴리프 미는 유연사 규정 557-4 에 따라 동체에 3개의 황색띠로 표시하여야 한다.
- (6) 승무원은 황색안경을 착용하며 정전위 비서실이 발령하는 유연사양식 EK-4(군사정전 위 신분용)을 소지하여야 한다.
- (7) 유연사 공동 경비구역 지원단은 H-128 에 진입하는 모든 비행을 위해 항법사를 지원한다. 항법사는 DMZ 남방 한계선에 들어가 각 전역 H-127 에서 탑승시킨다.
- (8) 비행계획은 구광신 양식 775(유군 비행계획)에 작성하며 비행장 본부에 제출한다. (별지 나 참조)
- (9) 조종사는 최후 진출인 지점, H-127 및 비무장지대 남방한계선의 진입 및 이탈시 이를 보고하여야 하며 H-128 의 작류 및 이륙도 보고하여야 한다.
- (10) 어떠한 비행 계획상 변동 사항 또는 긴급 상황은 즉시 비행원조소 WARRIOR 에 보고하여야 한다. 상황에 따라 비행원조소 WARRIOR 는 동 정보를 유연사 공동 경비구역 지원단 (전술작전 본부-299-8504, 8574) 에 보고한다.

(11) H-128 도의 진입 비행은 상기 75, 76, 77항을 따른다.

(12) H-128 에 대한 최방비행 인가는 기차 최방 비행과 같은 방법으로 처리된다.

바. H-128 에 진입 비행하는 조종사 작류 취득권자는 반년마다 H-127 및 H-128 사이의 지상지형 교육으로 한다. 본 지상교육은 유연사 공동 경비구역 지원단 요원이 실시한다.

20. 제한공역비행 절차의 위반. 각. 한/미 유군항공기가 비무장지대 공역, 비행금지구역 및 (RK)P-518 지역을 침범하거나 침범에 가까운 경우는 임무수행상 중요한 문제가 발생하므로 즉각 수경 위반사실을 보고, 조사해야하며 그 결과를 신속한 방법으로 보고하여야 한다.

나. 모든 비무장지대 공역 침범, 비인가된 비행금지 구역 침범 및 대한민국 항공 상륙 지대내에서 미 항공기의 제한지역 침범등은 즉시 미8군 식을 연락지휘소(전화 293-3030)으로 보고하며 식을 지최소는 연합사/주한미군 작전참모부장, 제374 비행사단, 전술항공 통제본부 선임작전 근무 장교(SODO) 및 연합사/미8군 항공참고에 차례로 통보한다. 근무의 시간에는 연합사/미8군 항공참고 대신 제 77항공단(전부) 항공참고에게 통보한다. 연합사/미8군 항공참고 또는 제 77항공단 항공참고는 즉시 관련 부처장에게 통보한다.

19. MILITARY ARMISTICE COMMISSION HEADQUARTERS AREA (MACHA). a. UNCMAC is authorized by the Armistice Agreement (AA) to operate and maintain one airfield in the DMZ in the vicinity of the JSA. The current airfield operated by UNCMAC is H-128, located in the JSA portion of the MACHA.

b. All flights into H-128 must be approved NLT 7 working days prior to the mission by the Eighth Army Aviation Office. The Eighth Army Aviation Officer will notify the Secretary, UNCMAC of his approval. UNCMAC will provide final approval for the mission. All missions must adhere to the provisions of the AA, UNC Reg 551-4 and this regulation.

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

- (1) Flight altitude will not exceed 500 feet AGL.
- (2) Flights will be performed during daylight hours only.
- (3) Ceiling will not be less than 500 feet and visibility not less than two miles.
- (4) Flights will be flown using Corridors 20 and 20A. When crossing the fence the corridor narrows to 400 meters wide centered on the highway. Flights should be flown as close to the highway as possible.
- (5) The helicopter will be marked with three yellow bands around the body IAW UNC Reg 551-4.
- (6) Crew members will wear yellow armbands and will have in their possession UNC Form 9EK (Military Armistice Commission Identification Card) issued by the Secretary, UNCMAC.
- (7) The United Nations Command Support Group-Joint Security Area (UNCSG-JSA) will supply a navigator for all flights into H-128. The navigator will be picked up at H-127 prior to crossing the southern boundary of the DMZ.
- (8) Flights will be filed with FCC on a DD Form 175 (Military Flight Plan). (See appendix B.)
- (9) Pilots will report the corridor entry/exit point, H-127 and the southern boundary of the DMZ on both entry and departure, and will report landing and departure from H-128.
- (10) Any flight plan deviation or emergency situation will be reported immediately to FCC WARRIOR. If the situation dictates, FCC WARRIOR will pass this information to the UNCSG-JSA (Tactical Operation Center telephone number 299-8504,8514).
- (11) Flights into H-128 are not exempt from the provisions as outlined in paragraphs 15, 16, and 17 above.
- (12) Corridor clearance for H-128 flights will be processed in the same manner as all other corridor flights.

d. Pilot qualification procedures for flights into H-128 will consist of a semiannual ground orientation of the terrain between H-127 and H-128. This ground orientation training will be conducted by personnel from UNCSG-JSA.

20. VIOLATION OF RESTRICTED AIRSPACE PROCEDURES. a. Penetration or near penetration of DMZ airspace, the no-fly area, and the (RK)P-518 area by ROK/US Army aircraft generate immediate interest at executive levels. As a result, the alleged violations must be reported, investigated, and findings submitted by the fastest means available.

b. All DMZ airspace violations, unauthorized no-fly area penetrations, and restricted area violations by US aircraft within the Korean Air Defense Identification Zone (ADIZ) will be reported immediately to the EUSA Forward Command Post Seoul (FCP) (telephone number 293-3030) which will in turn notify the ACofS C-3/J-3, 314th AD TACC senior operations duty officer (SODO), and the CFC/EUSA Aviation Officer. During nonduty hours, the 17th Aviation Group (Combat) duty officer (DO) will be notified in lieu of the CFC/EUSA Aviation Officer. The CFC/EUSA Aviation Officer or the 17th Aviation Group duty officer will immediately notify the commander of the unit involved.

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

다. 한국 육군 항공기가 관련된 경우 전방지휘소는 연합사/주한미군 작전참모, 한국 육군본부, 연합사/미8군 항공처장에 통보한다. 근무의 시공간에는 연합사 및 미8군 항공처장 대신 제77항공처장 대신 제77항공단 단리장교에게 통보한다. 한국 육군본부는 후시 관련 부대장 및 제374 비행사단 전술 항공 통제부 5000 에 통보한다.

바. 추정된 위반사실에 관련된 부대장은 하기 절차를 따른다.

(1) 위반통보 (추정 또는 실제)를 받은 후시 육군본부 또는 8군 항공처 경우 각 가장 신속한 방법으로 전방 지휘소에 통보한다.

(2) 하기사항의 수행을 확인한다.

(가) 항공기 및 승무원은 조사가 끝날때까지 비행금지한다.

(나) 항공기외 전자장비 및 항법장비는 퇴돌 때 주 기전에 관한 기관으로부터 검사를 받아야 한다.

(다) 탑승자(대령이하)는 항공기 승무원과 함께 전투 조사 장교에게 정보를 제공한다.

(3) 사고통보를 받은 후시 미육군 75-6 및 해육군 규정에 의거 추정/실제 위반 사실을 조사한다.

(4) 조사 장교는 항공기 승무원, 탑승자, 및 통제기관 및 지상 또는 공중관측자로부터 가능한 모든 정보를 수집한다.

(5) 미군 부대는 추정/실제 위반 70일 이내에 조사결과를 수신 유엔사/연합사 사령관, 합조 8군 항공처에 제출한다. 한국군 부대는 추정/실제위반 70일 이내에 해당 지휘, 계통을 경우 수신 유엔사/연합사 사령관 합조: 연좌함으로 제출한다.

마. 연합사/8군 항공처는 위반 통보를 받은 후시:

(1) 위반 관련 부대로부터 모든 가능정보를 수집한다.

(2) 지휘 계통상 필요 요원에게 정보를 제공한다.

(3) 공식적인 조사결과에 근거한 적절한 조치 사항을 유엔사/연합사 사령관에게 권고한다.

(4) 필요시 조사 장교에게 조퇴를 제공한다.

바. 추정/실제 위반 항공기 승무원은:

(1) 위반 가능성을 알게 되었을 경우, 후시 위반 사실을 조처부대에 통보한다.

(2) 조사 장교가 도착할 때까지 승무원 및 승객을 보전한다.

(3) 필요시 조사 장교에게 정보를 제공한다.

사. 유엔사 정전위원회 특별 조사단은 유엔사 정전위원회 선임위원회의 지시에 의거 비무장지대 공역 위반(추정 또는 실제)을 조사한다.

21. OV/RV-1 및 U-21/RU-21/C-12 비행. (RK)P-518서위내에서의 본 항공기 비행은 공군 구성군사 규정 00-8 및 기타 해당 임무지시에 의거 해야만 실시하여 실시한다.

### 제 3 절 속지 비행 및 훈련

22. (RK)P-518 (비행금지 구역 제외)내 에서 비행하기 위하여는 훈련 및 작전이 필요하다. (RK)P-518서위 A,B,C 및 D 구위내에서 비행하기 위한 조종사 훈련 및 작위소요는 아택과 같다.

c. In the event a ROKA aircraft is involved, the FCP will notify the ACofS C-3/J-3, the ROKA Headquarters, and the CFC/EUSA Aviation Office. During nonduty hours, the 17th Aviation Group DO will be notified in lieu of the CFC/EUSA Aviation Office. ROKA Headquarters will in turn immediately notify the commander of the unit involved and the 314th AD TACC SODO.

d. Unit commanders involved in alleged violations will comply with the following procedures.

(1) Immediately upon notification of a violation (alleged or actual), provide information to FCP by the fastest means available through ROKA Headquarters or EUSA Aviation Office, as appropriate.

(2) Insure that the following are performed:

(a) Aircraft and crew members are grounded until completion of the investigation.

(b) The aircraft's avionics and navigation equipment will be checked by competent authority prior to its release.

(c) Passengers (O-6) and below remain with the aircraft and crew to provide information to the investigating officer.

(3) Initiate, immediately upon notification of the incident, an investigation of the alleged/actual violation IAW AR 15-6 or appropriate ROK regulations.

(4) Insure the investigating officer obtains all possible information, from the flight crew, passengers, controlling agencies, and ground or airborne observers.

(5) US units forward results of the investigation to the CINC, UNC/CFC, ATTN: CFC-D-AV NLT 10 calendar days after the alleged/actual violation. ROK units will forward the results of the investigation through their appropriate chain of command to the CINC, UNC/CFC, ATTN: CFC-D-AV NLT 10 calendar days after the alleged/actual violation.

e. The CFC/D/EUSA Aviation Office upon notification of the violation will:

(1) Obtain all available information from the unit involved in the violation.

(2) Provide information to members of the chain of command.

(3) Recommend to the CINC, UNC/CFC appropriate actions based on the formal investigation.

(4) Provide assistance to the investigating officer as required.

f. The crew of the aircraft involved in the alleged/actual violation will:

(1) When aware of a possible violation, immediately notify the parent unit of the violation.

(2) Maintain crew/passenger integrity until the investigating officer arrives.

(3) Provide information to the investigating officer as required.

g. The UNCMAC SIT will investigate DMZ airspace violations (alleged or actual) as directed by the senior member, UNCMAC.

21. OV/RV-1 AND U-21/RU-21/C-12 FLIGHTS. All of these flights within (RK)P-518 will be flown under radar monitor IAW ACC Reg 60-8 and other applicable mission directives.

### SECTION III. TRAINING AND QUALIFICATION

22. TRAINING AND QUALIFICATIONS REQUIRED TO FLY IN (RK)P-518 (EXCLUDING THE NO-FLY AREA). Aviator training and qualification requirements to fly in (RK)P-518 sectors A, B, C, and D are as follows:



a. Aviators will receive training and instruction along the no-fly line in the sector(s), he is to be qualified in from a current P-518 unit trainer (UT) or Instructor Pilot (IP)/Standardization Instructor Pilot (SIP). The UT or IP/SIP need not be current or qualified in the aircraft used during training, since the trainer is responsible only for navigation training.

b. Training will consist of the pilot demonstrating proficiency in flying the no-fly line with the aid of a map to a qualified UT, IP/SIP. Pilots will also have a working knowledge of the information contained in this regulation; especially, danger of complacency during flights in (RK)P-518, JACK RABBIT, DMZ warning aids and disorientation procedures. (See appendix C.)

c. When the UT or IP/SIP determines that the pilot has the capability to navigate the no-fly line in the applicable P-518 areas and his knowledge of this regulation is satisfactory, he will recommend him for a qualification evaluation. A UT or IP/SIP will administer all final qualification evaluations.

d. The final evaluation and currency gradeslips (DA Form 4507-R (Standardization Flight Evaluation/Training Gradeslip)) for US aviators will be maintained in the miscellaneous section of the Individual Aircrew Training Folder (IATF) until the aviator departs Korea. All training gradeslips may be maintained in either the miscellaneous section of the IATF or in a separate training folder established by the unit standardization officer. These training gradeslips will be maintained until the aviator departs from Korea.

e. ROK aviators who have completed training and qualification in the P-518 sectors will have this qualification annotated on their gradeslips. Records will be maintained to document both initial qualification and currency requirements of this regulation.

f. (RK)P-518 currency will be on a semiannual (180 days) basis. Pilots will demonstrate proficiency to navigate the no-fly line to a UT or IP/SIP. If the pilot's currency has lapsed, he must be reevaluated by a current UT or IP/SIP. If semiannual currency has lapsed in the appropriate P-518 sector or no-fly line, a requalification evaluation must be administered by a UT or IP/SIP. For the purpose of this regulation a UT or IP/SIP will be used interchangeably with respect to qualification requirements. Consideration should be given to changes of season, climatic conditions such as snow, and the change from the barren winter months to the green spring and summer months, in determining when currency rides are given. The semiannual currency requirement in no way prohibits commanders from instituting more stringent requirements when deemed necessary.

23. CORRIDOR TRAINING AND QUALIFICATION. Aviator training and qualification requirements to fly in the no-fly area corridors are as follows:

a. Aviators will receive training and instruction along the no-fly line in the sector(s) in which they are to be qualified and the corridors designated by the commander from a current and qualified UT or IP/SIP. The UT or IP/SIP need not be current or qualified in the aircraft used during training, since the trainer is responsible only for navigational training.

b. Training will consist of learning both the exact no-fly line and corridors through terrain association and the map. Aviators must be thoroughly familiar with all the provisions of this regulation.

c. When the UT or IP/SIP determines that the pilot has the capability of navigating the no-fly line and corridors without the aid of a map, he will recommend him for a qualification evaluation.

d. The final evaluation and currency gradeslips (DA Form 4507-R) for US aviators will be maintained in the miscellaneous section of the IATF until the aviator departs Korea. All training gradeslips may be maintained in either the miscellaneous section of the IATF or in a separate training folder established by the unit standardization officer. These training gradeslips will be maintained until the aviator's departure from Korea.

e. ROK aviators who have completed training and qualification in the no-fly area/corridors will have this qualification annotated on gradeslips. Records will be maintained to document both initial qualifications and currency requirements of this regulation.

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

바. 비행회랑/비행금지선 비행자국은 90인간 유효하다. 조종사는 맥 90인마다 비행회랑 및 비행금지선을 비행하여 수련모를 유지하여야 한다.

사. 90일 이내 비행회랑 및 비행금지선을 75시간 비행한 부대고관 및 고관조종사/표준 고관조종사는 해기간 중 현용 임무비행을 할 필요 가 없다. 그러나 반기 임무비행은 할 수 있어야 한다.

24. 비행회랑 포함 P-51부 대고관

부대고관은 해당 승무원 훈련고범에 의하여 훈련되고 작위를 부여받아야 한다. 부대고관은 훈련관 조종사의 지위에 대한 지식, 본 규정과 고시 등 외에 특별히 관심을 부여 받고 있는 면 8만 임무 임명서에 의하여 임명된 고관/표준고관 조종사만이 훈련하고 작위를 부여할 수 있다.

25. 특별관전 구역훈련 (비행금지 구역) 가. 특별관전구역 부대고관은 비행금지 구역 비행회랑 작위 현용 부대고관/표준고관 조종사의 의하여 훈련을 받고 작위를 부여받는다. 훈련관은 항공기의 안전 책임자를 갖고 있기 때문에 고관/표준고관 조종사는 훈련관 사물 되는 항공기의 작위 현용을 필요로 하지 않는다. 구의 작위 사물 조건은 관제구역 인접 항공구역 전술 지대 작위 현용이다.

나. 부대고관 및 조종사 작위는 해기권 내에서 특정 비행시작을 필요로 하지 않는다. 조종사는 작위를 부여받기 위하여 자기 사물에 대하여 만족할 만한 지식을 보여주어야 한다.

- (1) 관제 구역/BOX 진입/이탈시점
- (2) 관제구역/BOX 경계
- (3) 탑재, 항속지역 및 항로
- (4) 연료 재보급소 위치
- (5) 본 규정 조항에 대한 지식교육
- (6) 해당시 항법사 탑승지점

다. 훈련은 평가표 (육군참모총장 4507-R)에 기록된다. 부대고관은 미육군참모총장 2496 임무임명서에 의하여 임명된다.

라. 현용 작위는 상기 나항에 의하여 유지되지만, 특별관전구역 내에서의 임무종료시 까지이다.



f. Corridor/no-fly line pilot currency will be on a 90-day basis. Pilots will demonstrate proficiency every 90 days to navigate their designated corridors and the no-fly line in the sectors in which they are qualified to a UT or IP/SIP. If the pilot's currency has lapsed he must be reevaluated by a current UT or IP/SIP.

g. UT's and IP/SIPs who have flown 15 hours in the corridors and no-fly line in the previous 90 days do not require a currency ride for that period, but must receive a currency ride semiannually (180 days).

24. UNIT TRAINERS IN P-51B INCLUDING THE CORRIDORS. Unit trainers must be trained and qualified IAW the appropriate aircrew training manual. Unit trainers can only be trained and qualified by IP/SIPs designated on current EUSA duty appointment with particular attention during training to the aviators knowledge of the area, this regulation, and ability to impart instruction.

25. SPECIAL OPERATIONS AREA TRAINING (NO-FLY AREA). a. Special Operations Area UTs will be qualified and checked by a no-fly area corridor qualified and current UT or IP/SIP. This IP/SIP need not be current or qualified in the aircraft used during the training flights, since the trainer will be responsible only for the navigation of the aircraft. A prerequisite for area qualification is tactical zone qualification and currency in the sector(s) immediately south of the area involved.

b. UT and PIC qualification will require no specific amount of flying time in the area. The aviator will demonstrate a satisfactory knowledge of the items listed below prior to qualification.

- (1) Area of Operations (AO)/box entry/exit points.
- (2) AO/box boundaries.
- (3) PZ, LZ, and routes.
- (4) Refuel sites.
- (5) Ground school consisting of the provisions of this regulation.
- (6) Navigator pickup points as appropriate.

c. Training will be recorded on a gradeslip (DA Form 4507-R). Duty appointments for unit trainers will be designated on a DA Form 2496 (Disposition Form).

d. Currency will be in accordance with subparagraph b above or until end of mission (EOM) in a particular special operations area.

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3


본 합동규정의 기안부서는 미 8군 작전참모부임. 사용하는 의견 및 개선 제안 사항을 육군성 양식 2028 (방관용 및 배치 양식에 대한 수정 건의)에 기재 주한미군 사령관, 참모 미8군 항공처 군우 96301-0070

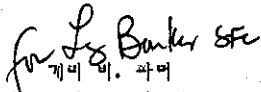
유엔사 및 연합사 사령관, 주한미군 사령관을 택하여 :

존 일. 퍼럴  
미국군 총장  
유엔군 사령부 부사령관  
연합사 참모장

주무관 :

제임스 앤. 엘리스  
미 육군 소장  
참모장

  
한연운  
한국육군 중령  
유엔사/연합사 부관처장

  
제비비. 파머  
부관 대위  
부관 참모보

별지  
가. 승무원 브리핑 지침  
나. 국방성 양식 175(예)

- 배부처:
- 20 - (한/미) 연합 야전군 사령관, 군우 96358 - 0270
  - 70 - 미 제2보병 사단장, 군우 96224 - 0289
  - 75 - 주한 미태군 사령관
  - 5 - 미 제7함대 사령관
  - 3 - 주한 미 합동군 사직원단장, 군우 96302-0187
  - 2 - 주일 미육군 사령관, 군우 96343-5000
  - 20 - 한국육군 참모총장
  - 20 - 한국 제1군 사령관
  - 70 - 한국 제2군 사령관
  - 20 - 한국 제3군 사령관
  - 70 - 수도 군 단장
  - 5 - 한국 제1 예비 사단장
  - 5 - 공군 작전 사령관 (한국공군/작전국장), 군우 96570-5000
  - 70 - 제 39 항공기 관제 정보대장 (한국공군/작전국장), 군우 96570-5000
  - 2 - 제57 혼성 비행단장 (T) // T// 작전국장//, 군우 96570-5000
  - 5 - 제 1해병 비행단장, 군우 96602-5000
  - 6 - 제 314 비행사단 작전국장, 군우 96570-5000
  - 1 - 합동 구조 본부장, 군우 96239-5000
  - 25 - 한국 육군 제 1항공여단장,
  - 3 - 미 제 1통신 여단장
  - 70 - 미 제 507 정보단장
  - 15 - 미 제 17항공 단장(진투)

The proponent of this joint regulation is the Office of the ACofS, J3. Users are invited to send comments and suggested improvements on DA Form 2028 (Recommended Changes to Publications and Blank Forms) to the Cdr, USFK, ATTN: CJ-EA, APO 96301-0010.

FOR THE COMMANDER IN CHIEF, UNC AND CFC, AND THE COMMANDER, USFK:

JOHN L. PICKITT  
Lieutenant General, USAF  
Deputy CINC, UNC  
Chief of Staff, CFC

OFFICIAL:

JAMES N. ELLIS  
Major General, USA  
Chief of Staff

*Han Yae Don*  
HAN, YAE DON  
LTC, ROKA  
Adjutant General, UNC and CFC

*Gary B. Palmer*  
GARY B. PALMER  
CPT, AGC  
Assistant Adjutant General, USFK

3 Appendixes

- A. Aircrew Briefing Guide
- B. DD Form 175 (Military Flight Plan)
- C. No-Fly Line Flight Route Procedures Guide

DISTRIBUTION:

- 20 - Cdr, Combined Field Army (ROK/US),  
APO 96358-0210
- 10 - Cdr, 2d Inf Div, APO 96224-0289
- 15 - COMNAVFORKOREA
  - 5 - Cdr, US Seventh Fleet
  - 3 - C, JUSMAG-K, APO 96302-0187
  - 2 - Cdr, US Army, Japan, APO 96343-5000
- 20 - Cdr, ROKA
- 20 - Cdr, FROKA
- 10 - Cdr, SROKA
- 20 - Cdr, TROKA
- 10 - Cdr, Capital Corps
  - 5 - CNCC, 1st ROK Marine Division
  - 5 - Cdr, Combat Air Command (ROKAF/DO),  
APO 96570-5000
- 10 - Cdr, 39th AC&W (ROKAF/DO), APO 96570-5000
- 2 - Cdr, 19th Spt Cmd, APO 96212-0177
- 2 - Cdr, 51st Comp Wg (T)//T/DO//,  
APO 96570-5000
  - 5 - Cdr, 1st MAW APO 96602-5000
  - 6 - Cdr, 314th AD DO, APO 96570-5000
  - 1 - Cdr, JRCC, APO 96239-5000
- 25 - Cdr, 1st ROKA Avn Bde
  - 3 - Cdr, 1st Sig Bde
- 10 - Cdr, 501st MI Gp
- 15 - Cdr, 17th Avn Gp (Cbt)

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

- 2 - 미 8군 외부사령관, 군우 96307
- 2 - 국동 관구 공병 단장, 참조: 항공과
- 3 - 제 1 전투지원 위전단장, 군우 96397-0246
- 3 - 제 2 전투지원 위전단장,
- 7 - 제 621 전술 통제 비행대대 제 1 본연대장, 군우 96455-5000
- 1 - 제 621 전술 통제 비행대대 제 2 본연대장, 군우 96455-5000
- 1 - 제 621 전술 통제 비행대대 제 3 본연대장, 군우 96213-5000
- 2 - 제 33 공중 구조 및 회수대대 제 13 본연대장, 군우 96570-5000
- 25 - 제 2 항공대대장, 군우 96224-0289
- 25 - 4/7 항공수색 대대장, 군우 96251-0384
- 25 - 제 19항공 대대장(전투), 군우 96271-0124
- 25 - 제 52 항공대대장(전투)
- 15 - 제 125 항공 교통관제 대대장
- 3 - 제 45 수송 중대장, 군우 96271-0139
- 10 - 제 3군 정보대대(AE) 군우 96271-0156
- 20 - 제 377 의무 중대장(AA)
- 3 - 주한 미육군 야전기지 사령관, 군우 96271-0161
- 10 - 연합사 작전참모부 항공처
- 10 - 미 8군 작전참모부 시위 및 통제과
- 40 - 미 8군 작전참모부 - 항공처
- 6 - 부관부 계본실
- 105- 미 육군 부관부 주한 미 인세참
- 2 - 유엔사 정전위 비서장
- 2 - 연합사 부관처
- 20 - 윌터 유군 항공대, 하와이 미육군 지원 사령부, 포브 샤프티, 하와이, 96858-5000
- 2 - 불라코 공군 기지, 제 374 전술 비행단/작전국장, 군우 96274-5000
- 2 - 제 314 비행사단 오산 공군 기지 사령관, 군우 96570-5000

- 2 - Cdr, 18th MEDCOM
- 2 - DE, FEDE, ATTN: POFAB
- 3 - Cdr, CS/CT-1, APO 96397-0246
- 3 - Cdr, CS/CT-2
- 1 - Cdr, Det 1, 621 TCS, APO 96455-5000
- 1 - Cdr, Det 2, 621 TCS, APO 96455-5000
- 1 - Cdr, Det 3, 621 TCS, APO 96213-5000
- 2 - Cdr, Det 13, 33 ARRS, APO 96570-5000
- 25 - Cdr, 2d Avn Bn, APO 96224-0289
- 25 - Cdr, 4/7th Cav Sqdn, APO 96251-0384
- 25 - Cdr, 19th Avn Bn (Cbt), APO 96271-0124
- 25 - Cdr, 52d Avn Bn (Cbt)
- 15 - Cdr, 125th ATC Bn
  - 3 - Cdr, 45th Trans Co. APO 96271-0139
- 10 - Cdr, 3d MI Bn (AE), APO 96271-0156
- 20 - Cdr, 377th Med Co (AA)
  - 3 - Cdr, USA Fld Sta, Korea, APO 96271-0161
- 10 - CFCO-AV
- 10 - CJ-CC
- 40 - EACJ-EA
- 6 - AGJ-AJ
- 105 - USAAGPPCK
  - 2 - Secretary, UNCMAC
  - 2 - CFC A-AG
- 20 - Wheeler Army Avn Act, USASCH,  
Ft Shafter, HI, 96858-5000
  - 2 - 374th TAW/DO Clark AB, APO 96274-5000
  - 2 - Cdr, 314th AD Osan AFB, APO 96570-5000

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

## 별 지 가

### 항공승무원 브리핑 지침

모든 비행시 필요한 임무 브리핑(취관임무 보고서 특별이 관심을 부여할 사항은 아래와 같다.

1. 식별되어야 할 주요 지형음 포함하는 비행보.
2. 가용한 항법 보조 시설
3. 항공관제 주파수 및 모출부호.
4. 보고 절차.
5. 오비르 모드.
6. 확인 절차.
7. 무선 두점 절차.
8. 비행금지선/비행회랑.
9. 맞도고 절차.
10. 쥘레비르 절차.
11. 개기 비행 회복 절차(완충지대 진입 방지용 위간 경우 방랑 포함)
12. 항법 책임.
13. 장비 소요.
14. 배만의 위험.
15. 완충지대 경고 보조물.

APPENDIX A

Aircrew Briefing Guide

During the mission briefing/backbriefing sequence required for all flights, particular attention will be given to the following items:

1. Route of flight to include prominent terrain features to be identified.
2. NAVAIDs available.
3. ATC frequencies and call signs.
4. Reporting procedures.
5. Orbit Code.
6. Authentication procedures.
7. Lost Communications Procedures.
8. No-fly line/corridors.
9. HOT DOG procedures.
10. JACK RABBIT procedures.
11. VHIRP (to include heading to avoid DMZ penetration).
12. Navigation responsibilities.
13. Equipment requirements.
14. Danger of complacency.
15. DMZ Warning Aids.

유엔사 규정 95-3  
인합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3



APPENDIX B

MILITARY FLIGHT PLAN			AIRCRAFT UNIT OF ASSIGNMENT/HOME STATION		AIRCRAFT SERIAL NO.	
			B CO 2nd AVN BN / KST		70-15530	
TYPE OF FLIGHT PLAN <input type="checkbox"/> IFR <input type="checkbox"/> DVFR <input checked="" type="checkbox"/> VFR		RADIO CALL CM 530	AIRCRAFT DESIGNATION/ TD CODE OH-58/ T	ESTIMATED TRUE AIRSPEED	DEPARTURE TIME (Z) PROPOSED      ACTUAL 0100	
INITIAL CRUISING ALTITUDE VFR 06	POINT OF DEPARTURE KST	STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE				
		NAME AND NUMBER			TO	
IFR	VFR	ROUTE OF FLIGHT			TO	ETE
	X	ENTER CORRIDOR 4 0130/1030 COR# 8 COR#28A COR#28				
		COR#28T 32T 36T 37T COR#37 EXIT COR# 37 0245/1145			KST	2+05
REMARKS						
GT RS-12 0+10 RS-11 0+10 RS- 5 0+05 RS- 6 0+10 0+35						
RANK/HONOR CODE	PSGR/CARGO CODE					
HOURS FUEL ON BOARD 3+00	DIST TO DESTN	ALTERNATE AIR FIELD	ETE TO ALTN	NOTAMS X	DO FORM 365F (If and Not) TAW SERVICE DIRECTIVES	WEATHER X REQUEST CLEAR- ANCE AFTER
INST RATING	SIGNATURE OF PILOT IN COMMAND		SIGNATURE OF APPROVING AUTHORITY <i>John D. Smith</i>			DATE 1 JUN 83
CREW/PASSENGER LIST— <input type="checkbox"/> Attached <input type="checkbox"/> See Passenger Manifest						
DUTY	NAME AND INITIALS		GRADE	SSAN	ORGANIZATION AND LOCATION	
PILOT IN COMMAND	SMITH, J. D.		CW4	123-45-6789	B CO 2nd AVN BN/ KST	
CP	JONES, R. A.		CW4	987-65-4321	B CO 2nd AVN BN / KST	

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

별지 다

비행금지선 광포 접차 지침

1. 비행금지선(RK)P-518 혼연중 조종사는 하기 절차를 준수해야 한다.
2. 전자잠비나 기바 분야 문제 발생시 조종사는 문제가 해결될때 까지 150-170도의 기수 방향으로 비행금지선을 이탈한다. 문제가 해결되지 않을 시에는 주둔기지로 복귀한다.
3. 비행금지선을 따라 비행시에는 대기 속도는 700노트를 초과할 수 없다. (비행희망상에서 비행시에는 80노트 초과 금지)
4. 추분도 702고지 (BS 577699)로부터 솜모도의 BS 599764 고지까지는 020도의 지상향쪽으로 비행한다.
  - BS 599764      로부터 애안 방위 BS 610761까지는 095도의 지상향쪽으로 비행한다.
  - BS 610761      로부터 BS 618799 고지까지는 애안 방위를 따라 070도 방향으로 비행한다.
  - BS 618799      로부터 BS 675827 외 광화도 댐/입구까지는 065도 방향으로 비행한다.
  - BS 675827      외 댐으로부터 BS 684820까지는 301번 도로를 따라 130도 방향으로 비행한다.
  - BS 684820      로부터 BS 714842 외 4번 피랑 전입 지점까지는 301번 도로를 따라 030도 방향으로 비행한다.
- 4번 피랑 전입지점으로부터 광화읍과 BS 815786 업하고랑까지 48번 도로를 따라 170도의 방향으로 비행한다.
  - BS 815786      외 고평으로 부터 BS 848764 외 고평로 까지 도로를 따라 130도의 방향으로 비행한다.
  - BS 848764      외 고평으로부터 BS 916766대산동까지는 도로 Y형 교차점을 좌로 100도의 방향으로 비행한다.
  - BS 916766      대산동으로부터 관감여구 BS 963807까지는 060도의 방향으로 비행한다.
  - BS 963807      로부터 BS 990814까지는 090도의 방향으로 비행금지선을 좌로 강을 우로 하여 비행한다.
  - BS 990814      로부터 BS 999822 도로 교차지점까지는 035도 방향으로 비행한다.
  - BS 999822      도로 교차점으로부터 BS 993858 축병미까지는 도로를 따라 345도 방향으로 비행한다.
  - BS 993858      로부터 BS 990869 교량까지는 도로를 따라 345도의 방향으로 비행한다.
  - BS 990869      로부터 CS 024900 외 임진강까지는 도로를 따라 057도 방향으로 비행한다.
  - CS 024900      로부터 CS 037918까지는 임진강 남쪽을 따라 035도 방향으로 비행한다.
  - CS 037918      로부터 CS 006955의 자유의 타워까지는 임진강 남쪽 뚝을 따라 320도 방향으로 비행한다.
  - CS 006955      로부터 7번 도로를 따라 북서쪽으로 비행하다가 다시 북동쪽으로 CS012969로 비행한다. 045도의 방향으로 임진강 북쪽뚝을 따라 CS 085970 외 고평으로 비행한다.

APPENDIX C

No-Fly Line Flight Route Procedures Guide

1. The following procedures should be used by aviators during (RK)P-518 training on the no-fly line.
2. Should avionics or other problems arise, aviators will depart the no-fly line on a heading of 150 to 170 degrees until the problem is resolved. If unable to resolve the problem they will return to their home base.
3. For flights along the no-fly line, airspeed should not exceed 100 knots. (Flights in the corridors should not exceed 80 knots.)
4. From Chumun-do, Hill 102 (BS577699) fly a ground track of 020 degrees to the hill at BS599764 on Songmo-do.  
From BS599764 fly a ground track of 095 degrees to BS610761 to the sea wall.  
From BS610761 fly a general orientation of 010 degrees along the sea wall to the hill at BS618799.  
From BS618799 fly a ground track of 065 degrees to the dam/inlet on Kangwha-do at BS675827.  
From the dam at BS675827 fly over Highway 301 on a general orientation of 130 degrees to BS684820.  
From BS684820 fly over Highway 301 on a general orientation of 030 degrees to the entrance of Corridor 4 at BS714842.  
From Corridor 4 fly Highway 48 on a general orientation of 110 degrees to the city of Kangwha and the bridge over the Yom ha at BS815786.  
From the bridge at BS815786 fly over the highway on a general orientation of 130 degrees to the intersection at BS848764.  
From the intersection at BS848764 fly over the left "Y" in the road on a general orientation of 100 degrees to the city of Taesan Dong at BS916766.  
From Taesan Dong BS916766 fly on a general orientation of 060 degrees to the inlet on the Han River at BS963807.  
From BS963807 fly a general orientation of 090 degrees, keeping the no-fly line out the left side of the aircraft and the river to the right, to BS990814.  
From BS990814 fly a general orientation of 035 degrees to the road intersection at BS999822.  
From the road intersection at BS999822 fly over the highway on a general orientation of 345 degrees to the city of Ch'uk byong-ni at BS993858.  
From BS993858 fly over the highway on a general orientation of 345 degree to the bridge at BS990869.  
From BS990869 fly over the highway on a general orientation of 057 degrees to the Imjin River at CS024906.  
From CS024906 fly the southern bank of the Imjin River on a general orientation of 035 degrees to CS037918.  
From CS037918 fly the southern bank of the Imjin River on a general orientation of 320 degrees to Freedom Bridge at CS006955.  
From CS006955 fly the highway to the northwest then northeast to CS012969 then general orientation of 045 degrees along the north bank of the Imjin River to the bridge at CS085970.

\*유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

320번 도부머는 045도 방향으로 CT180024 외 도포 고차점까지 비행하며 다음은 345도의 방향으로 CT172060 외 고방 북단으로 비행하고, 이어서 095도의 방향으로 CT190055 외 직선 도포 까지 비행후 CT233098 까지는 임진강 북쪽 쪽을 따라 050도의 방향으로 비행한다.

CT 233098 도부머 CT 264135 무동리 까지는 도포를 따라 045도의 방향으로 비행한다.

CT 264135 도부머 CT 270180 까지는 도포를 따라 002도 방향으로 비행한다.

CT 270180 도부머 CT 319217 외 삼미까지는 324번 도포를 따라 045도의 방향으로 비행한다.

CT 319217 도부머 CT 373304 외 신만리 까지는 CT 321264 외 R-238 을 경유, 도포를 따라 038도의 방향으로 비행한다. CT 373304 도부머 CT 403322 외 도포 고차점까지는 도포를 따라 060도의 방향으로 비행한다.

CT 403322 도부머 CT 420337 까지는 도포를 따라 045도의 방향으로 비행한다.

CT 420337 도부머 CT 437327 외 도포 고차점까지는 도포를 따라 120도의 방향으로 비행한다.

CT 437327 도부머는 355도의 지상 항적용 유지 CT438342 외 도포 고차점을 경유하고 CT499352 까지는 404번 도포를 따라 비행하며 CT520330 농선 하단 까지는 135도의 방향으로 도포를 따라 비행, CT559329 도포 고차점 까지는 095도의 방향으로 그리고 CT562340 외 도포 고차점까지는 070도 방향으로 비행하며 분지점에서 090도 방향으로 CT584341 외 R-240 을 통과 CT638330 외 와수비 까지 비행한다.

CT 636328 도부머 CT 651344 까지는 도포를 따라 035도의 방향으로 비행한다.

CT 651344 도부머 CT 665324 고차점까지는 464번 도포를 따라 140도 방향으로 비행한다.

CT 665324 도부머 CT 718255 외 삼거리 도포가 150도 구부머지는 CT 700303 까지는 464번 도포를 따라 120도의 방향으로 비행한다.

CT 718255 도부머 CT 754257 까지는 5번 도포를 따라 080도의 방향으로 비행한다.

CT 754257 도부머 CT 775272 외 삼거리 까지는 도포를 따라 040도의 방향으로 비행한다.

CT 775272 도부머 CT 790298 까지는 030의 지상 항적으로 끝까지를 계속 비행한다.

CT 790298 도부머 R-317 까지는 도포를 따라 090도의 방향으로 비행한다.

R-317 도부머 CT 834281 고차점 까지는 도포를 따라 160도의 방향으로 비행한다.

CT 834281 도부머 CT 868299 까지는 계속 및 계을 따라 065도의 방향으로 비행한다.

CT 868299 도부머 CT 923283 외 고차점 까지는 106의 지상항적으로 비행한다.

CT 923283 도부머 CT 981251 외 도포 및 계을 까지는 116도의 지상 항적으로 비행한다.

CT 981251 도부머 CT 997264 북한강 까지는 도포를 따라 045도의 방향으로 비행한다.

From CS085970 fly over the Highway 320 on a general orientation of 045 degrees to the intersection at CT180024 then on a general orientation of 345 degrees to the north end of the bridge at CT172060 then on a general orientation of 095 degrees along the dirt road to CT190055 then along the north bank of the Imjim River on a general orientation of 050 to CT233098.

From CT233098 fly over the road on a general orientation of 045 degrees to the city of Mudung-ni at CT264135.

From CT264135 fly over the highway on a general orientation of 002 degrees to CT270180.

From CT270180 fly over Highway 324 on a general orientation of 045 degrees to the city of Sang-ni at CT319217.

From CT319217 fly over the highway on a general orientation of 038 degrees past R-238 at CT341264 to the city of Sint an-ni at CT373304. From CT373304 fly over the road on a general orientation of 060 degrees to the road intersection at CT403322.

From CT403322 fly over the road on a general orientation of 045 degrees to CT420337.

From CT420337 fly over the road on a general orientation of 120 degrees to the road intersection at CT437327.

From CT437327 fly a ground track of 355 degrees to the road intersection at CT438342 then follow Highway 464 on a general orientation to intersection at CT499352 then follow the road on a general orientation of 135 degrees to the base of ridge line at CT520333 then on a general orientation 095 degrees to the road intersection CT559329 then on a general orientation of 010 degrees to the road intersection at CT562340 then on a general orientation of 090 degrees to pass R-204 CT584341 to the village of Wasu-ri CT638330.

From CT638330 fly over the road on a general orientation of 035 degrees to CT651344.

From CT651344 fly over Highway 464 on a ground track of 140 degrees to the intersection at CT665321.

From CT665321 fly over Highway 464 on a general orientation of 120 degrees to CT700303 where the road turns generally 150 degrees to Sam-gori at CT718255.

From CT718255 fly over Highway 5 on a general orientation of 080 degrees to CT754257.

From CT754257 fly over the highway on a general orientation of 040 degrees to Sam-gori at CT775272.

From CT775272 fly over the secondary road up the major draw on a ground track of 030 degrees to CT790298.

From CT790298 fly over the road on a general orientation of 090 degrees to R-317.

From R-317 fly over the road on a general orientation of 160 degrees to the intersection at CT834281.

From CT834281 fly the major draw and stream on a general orientation of 065 degrees to CT868299. From CT868299 fly a ground track of 106 degrees to the intersection at CT923283.

From CT923283 fly a ground track of 116 degrees to pick up the road and stream at CT981251.

From CT981251 fly over the road on a general orientation of 045 degrees to the Puk Han gang at CT997264.

From CT997264 fly a ground track of 092 degrees to the river road at DT036263.

From DT036263 fly over the stream on a general orientation of 095 degrees to the ford at DT070265.

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

- CT 997264 로부터 DT 036263 의 공변도로까지는 092도의 지상 항적으로 비행한다.
- DT 036263 으로부터 DT 070265 의 도선장까지는 계곡을 따라 095도의 방향으로 비행한다.
- DT 070265 로부터 DT 090310 까지는 도로를 따라 045도의 방향으로 비행하여 중간에 R-408 을 확인한다.
- DT 090310 으로부터 DT 112307 까지는 도로를 따라 095도의 방향으로 비행한다.
- DT 112307 로부터 DT 138266 의 고차점까지는 도로를 따라 143도의 방향으로 비행한다.
- DT 138266 으로부터 DT 156268 까지는 도로를 따라 085도의 방향으로 비행한다.
- DT 156268 로부터 DT 165295 의 고차지점까지는 도로를 따라 025도의 방향으로 비행한다.
- DT 165295 로부터 DT 210327 까지는 도로를 따라 060도의 방향으로 비행한다.
- DT 210327 로부터 DT 226341 까지는 도로를 따라 035도의 방향으로 비행한다.
- DT 226341 로부터 DT 263365 에서 도로와 만나기 위하여 편지봉남단을 따라 070도의 지상 항적으로 비행한다.
- DT 263365 로부터 DT 313345 의 고광까지는 도로를 따라 125도의 방향으로 비행한다.
- DT 313345 로부터 DT 347354 까지는 도로를 따라 075도의 방향으로 비행한다.
- DT 347354 로부터 DT 400380 까지는 070도의 방향으로 급커기 계곡 상류 방향으로 비행한다.
- DT 400380 으로부터 DT 445379 의 고광까지는 100도의 지상 항적으로 비행한다.
- DT 445379 로부터 DT 468464 까지는 465 번 도로를 따라 020도의 방향으로 비행한다.
- DT 468464 로부터 DT 545503 의 마산까지는 도로를 따라 085도의 방향으로 비행한다.

From DT070265 fly over the highway and identify R-408 (DT073283) on a general orientation of 045 degrees to DT090310.

From DT090310 fly over the road on a general orientation of 095 degrees to DT112307.

From DT112307 fly over the highway on a general orientation of 143 degrees to the intersection at DT138266.

From DT138266 fly over the highway on a general orientation of 085 degrees to DT156268.

From DT156268 fly over the highway on a general orientation of 025 degrees to the intersection at DT165295.

From DT165295 fly over the highway on a general orientation of 060 degrees to DT210327.

From DT210327 fly over the highway on a general orientation of 035 degrees to DT226341.

From DT226341 fly a ground track of 070 degrees around the southern edge of the Punch Bowl to intercept the highway at DT263365.

From DT263365 fly over the highway on a general orientation of 125 degrees to the bridge at DT313345.

From DT313345 fly over the highway on a general orientation of 075 degrees to DT347354.

From DT347354 fly over the stream up the major draw on a general orientation of 070 degrees to DT400380.

From DT400380 fly a ground track of 100 degrees to the bridge at DT445379.

From DT445379 fly over Highway 465 on a general orientation of 020 degrees to DT468464.

From DT468464 fly over the highway on a general orientation of 085 degrees to Ma San at DT545503.

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

용어풀이

승인일자. 항공목적장 및 부속목적장은 임무가 필수요건이므로 본항, 본 규정외 요구에 부응하는 비행을 인가한다. 비행목적은 본항 군사행부의 항공원칙과 목적을 본항의 사명관 책임 임종장 관내로 비행하고자 하는 항공기를 군사행부의 정보 하에 임무를 수행할 권도령의 위임을 수행한다. 항공원칙과 목적을 본항의 군사행부는 그 책임 지위내로 비행하는 항공기의 최종 인가권자이다.

회항비행자구 조종사. 본 규정 제 23항에 의거하여 비행 목적을 본항에서 회항지대 내에서 비행할 수 있도록 인가받은 조종사.

회항. 적의 투성으로 인 인편의 7,000 미터 폭의 구역으로 비행금지선 부근에 비행하는 때 사용된다. 구역은 보통 비행금지선 이북으로 비무장지대 남방한계선 방향으로부터 이격된다.

비무장 지대(DMZ). 1953년 군사 정전협정 7:50,000 지도에 표시된대로 한강 하구에서 동역안 에 이르는 약 750 마일의 안국을 가로지르는 폭 4,000미터의 지역. 일반적으로 비무장지대의 남방한계선은 군사분계선으로부터 남쪽으로 약 2,000미터 거리의 선이다.

비행추진. 통상적으로 항공 고층 관제와 관련된 용어로 항공기의 비행진도 추경수요를 지칭.

한강하구(HRE). 특별 비무장지대 7:50,000 비행지도 L752 에 표시된 비무장지대 서단에서 황해안 까지 45마일 서쪽으로 넓어 있는 물줄기. 한강 하구는 또한 비무장지대로 되어있다. 남방한계선은 임진강의 하류점까지 연장되는 교동도 서쪽의 북쪽 해안선이다. 북방한계선은 한강 하구의 북쪽 해안 및 한강과 임진강 합류점의 서쪽 해안이다.

고밀도 훈련지역 (HDTA). 한미 협력훈련의 저공비행훈련이 빈번한 지역과 구역.

가. 고밀도 훈련 구역#1. 동축경계선: 의정부(CS263800) 북쪽으로 부터 (RK)P-518 A/B 경계선을 따라 R-219(CS245970) 및 임진강 (CT248080) 까지, 북축경계선: CT243061-CT182020-CT158005-CS090960 을 연결하는 선 남서쪽. 서축경계선: CS090921-CS090887-CS090821-CS090800 을 연결하는 선 남쪽. 남축경계선: CS135800-CS220800-CS263800 을 연결하는 선 동쪽.

나. 고밀도 훈련 구역#2. 의정부(CS263800) 의 북쪽으로 부터 CS374814-CS430841-CS463858 을 연결하는 북서쪽. 동축경계선: 397번 도로를 따라 CT570100 까지의 북쪽. 북축경계선: CT475100-CT371100-CT300100-CT258080 을 연결하는 선 서쪽, 서축 경계선: (RK)P-518 A/B 경계선으로부터 부터 CS245970-CS263800 을 연결하는 선 남쪽.

다. 고밀도 훈련 구역#3. 남축경계선: CT258080 동쪽 CT300100-CT371100-CT475100 을 연결하는 선. 동축경계선: CT568100: 397번 도로를 따라 CT570100 까지의 북쪽. 북축 경계선: CT548280-CT484280-CT450280-CT361280 을 연결하는 선 서쪽. 서축경계선: CT351248-CT322165-CT300100 을 연결하는 선 남쪽.

군사분계선(MDL) 유엔군 군사통제 및 복귀관 통제하의 지위를 분별하는 한반도용 양분하는 선. 군사분계선은 7:50,000 복수 비무장지대 비행지도, 계엄번호 L752(도업번호 372R1I, 3722 I, II, III, 3222I, IV, 3322I, IV, 3323II)에 표시되어 있다. (해당지대는 한국지도 보급소에서 보급)

비행금지 구역. 북으로는 군사분계선 남방한계선과 남으로는 비행금지선과의 구역. 본 구역에는 비행금지 구역내 비행에 활용되는 회항을 갖고있다. 비행인가 및 비행추진을 관할하고 포괄적으로 통제하기위하여 회항번호로 표시된 6개의 구역으로 구분된다. 이들 구역은 하기와 같다.

- 가. 1 지역 - 회항번호 2에서 BS945825 와 BS956758 을 남북으로 연결하는 선까지.
- 나. 2지역 - 1 지역 동축경계선에서 32번 회항까지.



GLOSSARY

TERMS

**APPROVAL AUTHORITY.** The aviation battalion commander or separate company commander approves flights indicating that the flight is mission essential and meets all the requirements of this regulation. The FOC will act as a coordination point tasked to notify the Army commander through his AME of an aircraft's intent to fly in the commander's airspace. The Army commander through the AME is the final approval authority for flight over his area of responsibility.

**CORRIDOR QUALIFIED PILOT.** A pilot authorized to penetrate the no-fly line and participate in aerial flight within the corridor structure IAW paragraph 23 of this regulation.

**CORRIDORS.** A series of 1,000 meter wide terrain-oriented tracks which will be used to fly north of the no-fly line. The tracks run generally north south extending from the no-fly line north toward the southern boundary of the DMZ.

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

**FLIGHT-FOLLOWING.** A term normally associated with air traffic control, indicating the requirement to monitor the flight progress of aircraft.

**HAN RIVER ESTUARY (HRE).** The body of water extending 45 miles westward from the west end of the DMZ to the Yellow Sea, shown on the special DMZ 1:50,000 Flight Maps Series L752. The HRE is also demilitarized. The southern boundary is the western and northern shoreline of Kyodong Island extending to the Imjin River's confluence. The northern boundary is the north shore of the estuary and the western shore of the Han and Imjin River's confluence.

**HIGH DENSITY TRAINING AREA (HDTA).** An area geographically defined for intensified low level flight training by ROK/US helicopters.

a. **HDTA #1.** Eastern boundary: From north of Euijongbu (CS263800) north along the (RK)P-518 A/B line to vicinity of R-219 (CS245970) and the bridge across the Imjin River (CT248080). Northern boundary: Southwest along line CT243061 - CT182020 - CT158005 - CS090960. Western boundary: South along line CS090921 - CS090887 - CS090821 - CS090800. Southern boundary: East along line CS135800 - CS220800 - CS263800.

b. **HDTA #2.** From north of Euijongbu (CS263800) northeast along line CS374814 - CS430841 - CS463858. Eastern boundary: CT568100 North along Highway 391 to CT570100. Northern boundary: West along line CT475100 - CT371100 - CT300100 - CT258080. Western boundary: South along (RK)P-518 A/B boundary to CS245970 - CS263800.

c. **HDTA #3.** Southern boundary: From CT258080 east along line CT300100 - CT371100 - CT475100. Eastern boundary: North along Highway 391 to CT625280. Northern boundary: West along line CT548280 - CT484280 - CT450280 - CT361280. Western boundary: South along line CT351248 - CT322165 - CT300100.

**MILITARY DEMARCATION LINE (MDL).** A line across the Korean Peninsula separating the area under the military control of UNC Forces from that controlled by the north Korean People's Army. The MDL is depicted on Special 1:50,000 DMZ Flight Maps Series L752 (maps sheets 3121, III, 3122 I, II, III, 3222 I, IV, 3322 I, IV, 3323 II). (Referenced maps are issued by Korea Map Issue Point.)

**NO-FLY AREAS.** An area bounded on the north by the southern boundary of the DMZ to the south by the no-fly line. Contains corridors which are used for flights within the no-fly area. In order to simplify and effectively control flight clearances and flight following, the no-fly area is divided into six areas indicated by corridor numbers. These areas are defined as follows:

a. Area I ----- Corridor number 2 to N/S line from BS945825 to BS956758.

유엔사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미군 규정 95-3

- 다. 3지위 - 32번 최광 동축에서 CT410390 와 CT410330 을 남북으로 연락하는 선 까지.
- 막. 4지위 - 3지위 동축경계선에서 부터 56번 최광까지.
- 마. 5지위 - 56최광 동축부터 DT040440 와 DT040260을 연락하는 선 까지.
- 바. 6지위 - 5지위 동축경계선 부터 92번 최광까지.

비행금지선. 한반도를 서에서 동으로 횡단하는 지방특성의 연장선으로 본 규정의 의견을 갖추지 못한 항공기 및 조종사는 이선외 북쪽에서 비행할 수 없다. 이선은 북반 비무장지대 적도 적업번호 L752 에 표시되어 있다. 비행금지선은 서쪽에서 좌표 BS520663 에서 시작 된다. 선은 BS555699 의 추분도로 043도의 방향으로 이어진다. 선은 BS577699 의 102 고지 까지 동축으로 이어진다. 702고지로 부터 선은 BS599764 의 송포도 고지로 020의 방향으로 이어진다. BS599764 로부터 선은 해안선을 따라 동으로 이어지다가 해안 방벽을 따라 북쪽으로 BS613801 로 이어진다. BS613801 로부터 비행금지선은 북동 방향의 해안선을 따라 BS673829 의 강화도로 이어진다. BS673829 로부터 선은 표범산의 남측과 동서로 뻗은 도로 (307 및 48 ) 의 북쪽을 따라 강화도를 거쳐 BS815786 의 엄하고령에 이른다. 선은 도로의 북쪽을 따라 BS848764 의 고차로로 이어진다. 도로 고차로로 부터 선은 엄고의 좌측을 따라 R-107북쪽의 다음 Y 고차로 까지 북으로 올라가며 BS933778 의 고차로까지 도로를 따라 올라가며 BS964807 의 한강야구를 횡단한다. 한강 야구로 부터 선은 BS964817 고지 학단부를 통과한다. 선은 고지학단부를 따라 동축으로 BS999823 의 도로 고차점으로 이어진다. BS999823 으로부터 선은 도로의 서쪽을 따라 북쪽으로 뒤편을 경유 BS990869 의 고령으로 이어진다. 선은 CS035908 에서 북동쪽으로 도로가 굴절될 때까지 도로를 따라 북쪽으로 이어진다. 선은 CS035908 로부터 CS016939 까지 임진강 동축제방을 따라 연결된다. CS016939 에서 선은 CS010943 으로 임진강을 횡단한다. 그리고 이 지점으로 부터 CS006954 의 자유의 타미까지는 임진강 북쪽 제방을 따라 이어진다. CS006954 로 부터 선은 도로를 따라 북서로 각도가 H-122 주위에서 북동으로 이어지다가 CS020973 의 임진강 북축제방까지 북쪽으로 이어지다가 CS037977 로 동으로 이어진다. 그리고는 임진강 북쪽쪽을 따라 북동쪽으로 CS085970 의 고령으로 이어진다. 이어 320번 도로를 따라 CT175062로 이어진다. 선은 임진강 북축 제방을

따라 남동으로 CS074956 으로 이어지며 임진강을 동으로 횡단한후 320번 도로를 따라 북동쪽으로 CT175062 의 도로 고차점으로 이어진다. CT175062 에서 선은 CT233099 의 도로 고차점까지 임진강 북축 제방을 따라 이어진다. CT233099 에서 선은 322번 도로 북쪽을 따라 북동축으로 CT263134 로 이어진다. CT263134 에서 선은 324번 도로의 서쪽을 따라 북 - 북동축으로 CT319217 의 신암리로 이어진다. CT319217 에서 선은 천도 귀천 및 도로의 서쪽을 따라 북동으로 진행 CT373303 의 신암리 도로 고차점까지 이어진다. CT373303 에서 CT420339 의 도로 고차점까지는 도로의 서쪽을 따라 북동축으로 이어진다. 선은 CT420339 에서 CT437327 에서 463번 도로와 고차시까지 동축으로 도로의 북쪽을 따라 이어진다. CT437327 에서 선은 CT437341 도로 고차점까지 463번 도로의 서쪽을 따라 북쪽으로 이어진다. 선은 464번 도로 북쪽을 따라 동으로 CT500352 에 있는 택임 계수시 남쪽의 고차점으로 이어진다. CT500352 에서 선은 도로의 동축을 따라 각도가 남쪽으로 꺾여 CT503342 의 고령을 횡단한다. CT503342 에서 선은 CT517334 까지 도로를 따라 남쪽으로 내려가며, 여기에서 CT540330 의 도로와 고차시까지 동축으로 뻗은 농산읍을 횡단한다. CT540330 으로부터 도로의 북쪽을 따라 동축으로 CT559329 의 고차로까지 이어진다. CT559329 로 부터 CT562340 의 도로 고차로까지 도로의 서쪽을 따라 북쪽으로 이어진다. CT562340 에서는 R-240 을 건너는 도로의 북쪽을 따라 동축으로 CT637332 의 고차로로 이어진다. CT637332 에서 선은 464번 도로 서쪽을 따라 북동쪽으로 CT651344 의 고령으로 이어진다. CT651344 에서 선은 남동쪽으로 꺾여 CT664339 로부터 464번 도로의 동축 및 북쪽을 따라 남쪽으로 CT719257의 삼거리로 이어진다. CT719257 로 부터 선은 도로의 북쪽을 따라 동으로 삼거리를 거쳐 CT774273 인근의 도로 고차점으로 이어진다. 이 지점으로 부터 선은 북쪽내지는 북동쪽으로 도로를 따라 CT790298로 이어진다. CT790298 로부터 선은 도로와 시내물의 북쪽을 따라 동축으로 CT831294의 고차점으로 이어진다. CT831294 에서 선은 CT835281 의 도로와 시내물의 고차점까지 도로의 동축을 따라 남쪽으로 이어진다. CT835281 로부터 선은 도로와 계곡의 북쪽을 따라 북쪽으로 CT867299 로 이어진다. CT867299 로부터 계곡과 계곡을 따라 CT923283 의 도로 고차점에

- b. Area II ----- From Area I boundary East to Corridor 32.
- c. Area III ----- Corridor number 32 East to North/South line from CT410390 to CT410330.
- d. Area IV ----- From Area 3 boundary east to Corridor 56.
- e. Area V ----- Corridor number 56 East to North/South line from DT040400 to DT040260.
- f. Area VI ----- From Boundary of Area V East to Corridor 92.

NO-FLY LINE (NFL). A terrain line extending west to east across the peninsula, north of which no aircraft will fly unless the aircraft and pilots meet the requirements of this regulation. The line is depicted on Special Series DMZ Maps L752. The no-fly line begins in the west at coordinates BS520663. The line follows track of 043 degrees to Chumun-do at BS555699. The line heads in an easterly direction to Hill 102 at BS577699. From Hill 102 the line trades generally 020 degrees to the hill on Songmo-do at BS599764. From BS599764 the line follows the shoreline to the east then north along the sea wall to BS613801. From BS613801 the line follows the shoreline in a northeasterly direction to the Island of Kangwha at BS673829. From BS673829 the line proceeds along the southern side of Pyorip san, north of the west, east highway (301 and 48) to the city of Kangwha and the bridge across the Yom-Ha at BS815786. The line continues along the northern side of the highway to the intersection at BS848764. From the intersection the line proceeds along the left or northern leg of the "Y" in the road to a second "Y" north of R-107 when it follows the road to the intersection at BS933778 and crosses the Han River to the inlet at BS964807. From the inlet the line proceeds north to intercept the base of the hills at BS964817. The line proceeds in an easterly direction along the base of the hills to the road intersection at BS999823. From BS999823 the line proceeds north on the western side of the road through Toksu-dong to the bridge at BS990869. The line continues north of the road as the road proceeds to the northeast to CS035908. From CS035908 the line follows the eastern bank of the Imjin River to CS016939. From CS016939 the line crosses the Imjin River to CS010943. Then follows the northern bank to Freedom Bridge at CS006954. From CS006954 the line follows the highway northwest then northeast around H-122 to CS010967 then northeast to the northern bank of the Imjin River at CS020973 east to CS037977. Thence generally northeasterly along the northern bank of the Imjin River to the bridge at CS085970 then follow Highway 320 northeast to CT175062. The line proceeds southeast along the northern bank of the Imjin River to CS074956 east across the river then following Highway 320 northeast to the road intersection at CT175062. From CT175062 the line follows the northern bank of the Imjin River to the road intersection at CT233099. From CT233099 the line continues northeast along the northern side of Highway 322 to the road intersection at CT263134. From CT263134 the line continues north-northeast on the western side of Highway 324 to the city of Sinyang ni at CT319217. From CT319217 continues to the northeast on the western side of the railroad tracks and the road to the road intersection in the city of Sintan-ni at CT373303. From CT373303 the line proceeds northeast on the western side of the road to the road intersection at CT420339. From CT420339 the line stays north of the road as it proceeds east to intersect Highway 463 at CT437327. From CT437327 the line proceeds north along the western side of Highway 463 to the road intersection at CT437341. The line then proceeds to the east on the northern side of Highway 464 to the road intersection south of the large lake at CT500352. From CT500352 the line proceeds on the east side of the highway as it turns south across the bridge at CT503342. From CT503342 the line continues southeast along the road to CT517334 where it crosses the ridge line in an easterly direction to intercept the road at CT540330. From CT540330 the line proceeds east along the north side of the road to the intersection at CT559329. From CT559329 the line proceeds to the north along the western side of the road to the road intersection at CT562340. From CT562340 the line proceeds to the east on the north side of the road past R-240 to the road intersection at CT637330. From CT637332 the line proceeds to the northeast on the western side of Highway 464 to the bridge at CT651344. From CT651344 the line turns to the southeast where it intercepts the road at the bridge at CT664339. From CT664339 the line proceeds southeast along the eastern and northern side of Highway 464 to Sangori at CT719257. From CT719257 the line proceeds to the east along the northern side of the road to Sangori and the road intersection in the vicinity of CT774273. From this point the line follows the road to the north and northeast to CT790298. From CT790298 the line proceeds to the east along the northern side of the road and stream to the intersection at CT831294. From CT831294 the line proceeds to the south along the eastern side of the highway to the intersection of the stream and road at CT835281. From CT835281 the line follows the road and stream on the northern side up a major draw to the northeast at

유연사 규정 95-3  
연합사 규정 95-3  
주한미국 규정 95-3

이어진다. CT923283 으로부터 CT996266 의 북안과 위구까지 농신을 횡단 넷물 린 소로를 따라 남동쪽으로 이어진다. CT996266 으로부터 선은 강을 횡단 계곡을 통과 동쪽으로 수입천과 DT036264 의 도로로 이어진다. DT036264 으로부터 선은 강북쪽을 따라 동쪽으로 DT068270 의 도로와 교차할 때까지 이어진다. DT068270 으로부터 선은 R-408 을 통과하는 도로의 서쪽을 따라 북쪽으로 DT090311 로 이어진다. DT090311 으로부터 선은 도로의 북쪽을 따라 계속 동으로 이어져 DT112308 의 교차점과 연결된다. DT112308 으로부터 선은 도로의 동쪽을 따라 남동쪽으로 이어져 DT138268 의 교차점에 이어서 여기서 동쪽으로 꺾었다 다시 북동쪽으로 꺾어 R-409 를 지나 DT200315 에 이어진다. DT200315 으로부터 선은 도로의 서쪽을 따라 계속 이어져다가 동쪽으로 DT226342 의 편지봉로 이어진다. DT226342 으로부터 선은 본지의 남쪽면을 따라 DT263366 의 도로 교차점과 만난다. DT263366 으로부터 선은 도로의 북쪽을 따라 동쪽으로 이어져 DT312346 의 교차점과 이어진다. 선은 도로의 북쪽을 따라 DT346354 의 도로 교차점까지 동쪽으로 이어진다. DT346354 으로부터 선은 도로와 시내물을 따라 북동쪽으로 이어져 DT404383 의 계곡에 이어진다. DT404383 으로부터 선은 동급봉까지 지평을 따라 북쪽으로 이어져다가 DT446379 에 있는 고봉까지 계곡을 따라 계곡을 마고 남쪽으로 이어진다. DT446379 으로부터 선은 465번 도로 서쪽 린 북쪽을 따라 북쪽 린 동쪽방향으로 DT545503 의 동백안과 연결된다.

(RK)P-518 으로는 린 사본 개선, 남으로는 BS500700, CS125687, CT820030, DT573133, DT665255 를 연결하는 산으로 경계를 이루는 지위. (RK)P-518 은 4 계 구위로 세분된다.

가. A구위. 한국 서해안에서 부터 시작 등으로는 CT200190, CT223115, CT249070, CT256053 CS262925 로 연결되는 도로와 이어서 교지근 서쪽으로 CS250897, CS235867, CS232862 인하는 선에 이어 선은 도로를 남동쪽으로 따라 CS249840 을 거쳐 지평을 따라 CS266790 의 도로 교차점을 경유 CS282765 에 이르는 구위.

나. B구위. A구위 동쪽경계선으로부터 CT638331, CT560060, CS468858 를 연결하는 도로까지 구위.

다. C구위. B구위 동쪽경계선으로부터 DT310345, DT298201, DT280095 를 인하는 산과 소양강 서쪽 제방을 연하는 선까지 구위.

라. D구위. C구위 동쪽경계선으로부터 한국 동해안에 이르는 구위.

전술지대 제외 지위. 좌표 CT 280000, CT330000, CT310778 린 CS251749 를 연결하는 선으로 이루어진 지위. 이 지위는 15광 다 및 22광의 소요 사항에서 제외된다. (RK)P-518 전술지대 제외 지위내의 미 육군 및 한국 육군 항공기의 비행은 본 규정의 야간 비행 인가, 속저 고공 및 훈련소요 사항에서 제외된다. 미 육군 규정 95-7 미 8군 보규 7 에 의거하여 발표된 P-73 지위를 비행하는 미 육군 및 한국 육군 항공기는 본 규정의 야간비행 인가 및 (RK)P-518 속저 고공 사항에서 제외된다. P-73 지위 통과에 필요한 기상소요는 미 육군 규정 95-7 미 8군 보규 7 에 따른다.

CT867299. From CT867299 the line follows streams and a major draw to the road intersection at CT923283. From CT923283 the line crosses a ridge line in southeasterly direction following stream and trail down to the inlet at the Puk han River at CT996266. From CT996266 the line crosses the River headed to the east over a ridge line to the Suib Chean River and the road at DT036264. From DT036264 the line proceeds to the east along the north side of the river to intersect the road at DT068270. From DT068270 the line proceeds to the north along the western side of the highway past R-408 to DT090311. From DT090311 the line continues to the east north of the highway to the intersection at DT112308. From DT112308 the line continues to the southeast along the eastern side of the highway to the intersection at DT138266, when it turns to the east then northeast past R-409 to DT200315. From DT200315 the line continues along the western side of the highway as it turns east again into the Punch Bowl at DT226342. From DT226342 the line follows the southern track of the basin to intersect the road at DT263366. From DT263366 the line proceeds generally east, north of the highway to bridge at DT312346. The line follows north of the highway as it proceeds to the east to the intersection at DT346354. From DT346354 the line follows the road/stream to the northeast up the major draw to DT404383. From DT404383 the line follows the terrain to the north of Tunggul-bang then southeast down the stream in the major draw to the bridge at DT446379. From DT446379 the line follows Highway 465 to the north and east staying on its western and northern side as it proceeds to the coast at DT545503.

(RK)P-518. The area bounded on the north by the MDL and on the south by a line connecting BS500700 to BS950761 to CS125687 to CT820030 to DT573133 to DT665255. (RK)P-518 includes the no-fly area. (RK)P-518 is further broken down into four sectors.

a. Sector A. Starts on the west coast of Korea and extends eastward to a line following the trace of the highway from CT200190 to CT223115 to CT249070 to CT256053 to CS262925. Then around the western side of the hill mass to CS250897 to CS235867 to CS232862. The line follows the road SE to CS249840. Then the line follows the terrain to the road intersection at CS266790 to CS282765.

b. Sector B. Extends from the eastern boundary of Sector A to a line following the trace of the highway connecting coordinates CT638331 to CT560060 and CS468858.

c. Sector C. Extends from the eastern boundary of Sector B to a line following the western bank of the Soyang River from coordinates DT310345 to DT298201 to DT280095.

d. Sector D. Extends from the eastern boundary of Sector C to the eastern coast of Korea.

TACTICAL ZONE EXEMPTION AREA. The Tactical Zone Exemption Area is formed by a line connecting map coordinates CT280000 - CT330000 - CS310778 - and CS251749. This area is exempt from the requirements in subparagraph 15c and paragraph 22. Flights by US Army and ROK Army (ROKA) aircraft which remain within the (RK)P-518 Tactical Zone Exemption Area are exempt from the night clearances, orientations, and training requirements of this regulation. Flights by US Army and ROKA aircraft executing the published P-73 transition IAW EUSA Suppl 1 to AR 95-1 are exempt from the night clearance and (RK)P-518 orientation requirements of this regulation. Weather requirements for the P-73 transition will be IAW EUSA Suppl 1 to AR 95-1.

