

# 초경량비행장치사고 조사보고서

(다리꾼 및 가슴끈 미체결 상태로 비행 중 추락)

대전국가대표 패러글라이딩  
초경량비행장치(탠덤 패러글라이더)  
충남 보령시 남포면 창동리 산 33-8 수풀 지역  
2023. 9. 30.

2024. 3. 19.

이 초경량비행장치사고 조사보고서는 대한민국 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 제25조에 따라 작성되었다.

**대한민국 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 제30조에는**

*“사고조사는 민형사상 책임과 관련된 사법절차, 행정처분절차, 또는 행정쟁송절차와 분리·수행되어야 한다.”*라고 규정하고 있으며,

**국제민간항공조약 부속서 13, 3.1항과 5.4.1항에는**

*“사고나 준사고 조사의 궁극적인 목적은 사고나 준사고를 방지하기 위함이므로 비난을 하거나 책임을 묻기 위한 목적으로 사용하여서는 아니 된다. 비난을 하거나 책임을 묻기 위한 사법적 또는 행정적 소송절차는 본 부속서의 규정 하에 수행된 어떠한 조사와도 분리되어야 한다.”*고 규정하고 있다.

그러므로 이 보고서는 항공 안전을 증진할 목적 이외의 용도로 사용하여서는 아니 된다.

만일 이 조사보고서의 해석에 있어서 한글판과 영문판의 차이가 있을 경우에는 한글판이 우선 한다.

## 초경량비행장치사고 조사보고서

항공·철도사고조사위원회, 다리끈 및 가슴끈 미체결 상태로 비행 중 추락, 텐덤, 초경량비행장치(패러글라이더), 충청남도 보령시 남포면 창동리 산 33-8 수풀 지역, 2023.9.30. 초경량비행장치 사고 조사보고서, ARAIB/UAR2312, 대한민국 세종특별자치시

대한민국 항공·철도사고조사위원회는 독립된 항공사고조사를 위한 정부기구이며, 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」 및 「국제민간항공조약」 부속서 13의 규정에 의거하여 사고조사를 수행한다.

항공·철도사고조사위원회의 사고 또는 준사고 조사 목적은 비난을 하거나 책임을 묻고자 하는 것이 아니라 유사 사고 및 준사고의 재발을 방지하고자 하는 것이다.

주 사무실은 세종특별자치시에 있다.

주소: 세종특별자치시 가름로 232 세종비즈니스센터 A동 604호

우편번호: 30121

전화: 044-201-5447

팩스: 044-868-2406

전자우편: araib@korea.kr

홈페이지: <http://www.araib.go.kr>

## 차 례

① 제목: 충남 보령 탠덤패러글라이더 추락 .....	1
② 개요 .....	1
③ 사실 정보 .....	2
3.1 비행 경위 .....	2
3.2 인명 피해 .....	3
3.3 기체 손상 .....	3
3.4 인적 정보 .....	3
3.5 초경량비행장치 정보 .....	4
3.6 비행영상 정보 .....	4
3.7 CCTV 영상 정보 .....	5
3.8 기상 정보 .....	5
3.9 이륙장 정보 .....	6
3.10 사고 장소 .....	7
3.11 잔해 정보 .....	7
3.12 인명 구조 .....	8
3.13 관련자 진술 .....	8
3.13.1 최초 목격자 .....	8
3.13.2 신고자 .....	8
3.13.3 체험자의 보호자 부부 .....	9
3.13.4 개인조종자 .....	10
④ 분석 및 결론 .....	10
4.1 분석 .....	10
4.1.1 사고 발생 과정 분석 .....	10

4.1.2 안전관리를 위한 비행 및 안전통제요원 운영에 대한 분석	12
4.2 결론	13
4.2.1 조사 결과	13
4.2.2 원인 및 기여 요인	14
<b>5] 안전권고</b>	14
5.1 한국패러글라이딩협회 및 대한패러글라이딩협회에 대하여	14
5.2 대천국가대표 패러글라이딩 업체에 대하여	14
5.3 서울지방항공청, 부산지방항공청 및 제주지방항공청에 대하여	15

**<표 차례>**

[표 1] 초경량비행장치 정보	4
[표 2] 기상청 날씨누리 기상	6

**<그림 차례>**

[그림 1] 이륙장 및 사고지점	2
[그림 2] 사고 기체	3
[그림 3] 액션캠 기록 자료	5
[그림 4] CCTV에 기록된 이륙 장면	5
[그림 5] CCTV에 기록된 이륙 당시 바람 방향	6
[그림 6] 사고 장소	7
[그림 7] 기체 잔해	7
[그림 8] 이륙 시 다리끈 및 가슴끈 체결 상태	10
[그림 9] 비행 중 조종자 위치 변화	11

**① 제목: 충남 보령 탠덤패러글라이더 추락**

- 운영자: 대천국가대표 패러글라이딩(탠덤)
- 제작사(캐노피): 진글라이더스社(한국)
- 형식(캐노피): FUSE<sup>3</sup>
- 신고 번호: SA9392
- 발생 장소: 충청남도 보령시 남포면 창동리 산 33-8 수풀 지역  
(N 36° 19' 14.66", E 126° 37' 19.14")
- 발생 일시: 2023년 9월 30일(토), 14:51경(한국 시각<sup>1)</sup>)

**② 개 요**

2023년 9월 30일 14:46경, 이륙 전 비행 준비 단계에서 체험자는 가슴끈 및 다리끈을 체결하였으나, 조종자는 가슴끈 및 다리끈을 체결하지 않았다.

이와 같은 상태로 조종자(남, 67세)는 체험자와 함께 충청남도 보령시 옥마산 이륙장에서 이륙하였다. 약 5분간 비행 후 조종자와 체험자는 수풀 지역에 수직으로 추락하여 사망하였다.

**○ 피해 정도**

이 사고로 조종자와 체험자는 사망하였고, 기체는 캐노피 일부만 손상되었다.

**○ 원인 및 기여 요인**

항공·철도사고조사위원회(이하 '위원회'라 한다)는 이 사고의 원인을 「비행 중 캐노피 붕괴에 따른 실속으로 추락」으로 결정하였다.

---

1) 본 보고서의 모든 시간은 한국 시각(국제 표준 시각+9)임

기여 요인은 「조종자의 다리끈 및 가슴끈 미착용」으로 결정하였다.

### ○ 안전권고

위원회는 대한패러글라이딩협회 및 한국패러글라이딩협회, 대천국가대표 패러글라이딩 업체 및 각 지방항공청에 각각 1건, 총 3건의 안전권고를 발행한다.

## ③ 사실 정보

### 3.1 비행 경위

2023년 9월 30일(토) 14:46경, 조종자(남, 67세)와 체험자(여, 20세)는 충청남도 보령에 위치한 옥마산이륙장에서 이륙하였다. 이륙 당시 체험자는 가슴끈 및 다리끈을 체결하였으나, 조종자는 가슴끈 및 다리끈을 체결하지 않았다. 이륙 약 5분 후인 14:51경 수풀 지역으로 추락하였다.



[그림 1] 이륙장 및 사고지점

### 3.2 인명 피해

조종자 및 체험자는 모두 사망하였다.

### 3.3 기체 손상

기체는 사고 현장에서 업체 대표가 수거하여 보관하였다. 항공안전기술원에서 육안 정밀 점검 및 공기투과도<sup>2)</sup> 검사를 실시하였다. 검사 결과 캐노피 상판 2곳에서 찢어진 흔적이 발견되었고, 공기투과도는 150초 이상으로 항공안전기술원 안전성인증 기준을 충족하였다.



[그림 2] 사고 기체

### 3.4 인적 정보

조종자는 패러글라이더 조종자 비행 자격<sup>3)</sup>을 2023년 6월에 취득하였다. “조종자는 약 30년 정도 개인 비행을 하였으며, 조종자 비행 자격 취득 이후 탠덤 비행을 하였다. 평소 성격이 차분한 편이며, 비행을 잘하였다”라고 주변의 지인은 진술하였다.

2) 공기투과도: 캐노피의 표면에 공기가 통과하는 양을 시간으로 측정하는 것으로, 항공안전기술원 안전성 인증 기준은 30초이다.

3) 자격번호: 91-108288(한국교통안전공단)



### 3.5 초경량비행장치 정보

초경량비행장치는 2022년 5월 한국교통안전공단에 신고<sup>4)</sup>되었고, 2022년 6월 항공안전기술원에서 안전성인증<sup>5)</sup>을 받았다.

캐노피	
형식: FUSE <sup>3</sup> #41	일련번호: BL04-Q1021033M
제작사: 진글라이더스社(한국)	제작 일자: 2022.04.
최대 비행 중량 90 ~ 220kg	

조종자용 하네스	
형식: Fuse Pilot	일련번호: 0122-VFT0994
제작사: 진글라이더스社(한국)	제작 일자: 2022.01.
최대 비행 중량 120kg	

체험자용 하네스	
형식: Fuse Passenger	일련번호: 0122-VFP1185
제작사: 진글라이더스社(한국)	제작 일자: 2022.01.
최대 비행 중량 120kg	

[표 1] 초경량비행장치 정보

### 3.6 비행 영상 정보

사고 비행 시, 액션캠으로 비행 영상을 촬영하였고 해당 비행 영상 자료를 확보하였다. 이륙 준비부터 4분 51초간의 비행 영상이 기록되어 있으며, 비행 영상보다 약 15초간 더 기록된 60개의 정지 사진<sup>6)</sup>이 있다.

4) 신고번호: SA9392

5) 인증서 번호: KQ22-1960 (안전성인증 만료일: 2024.6.26.)

6) 정지 사진의 기록 간격은 정확하지 않으나, 비행 영상과 정지 사진을 비교하여 볼 때 정지 사진은 평균 5초 간격인 것으로 추정 됨

비행 영상은 추락하기 이전까지 기록하고 있다. 정지 사진은 추락하고 있는 장면까지 기록되어 있으며, 최종 추락 장면은 기록되어 있지 않다.



[그림 3] 액션캠 기록 자료

### 3.7 CCTV 영상 정보

보령시청 산림공원과에서 설치한 CCTV 영상에 이륙 장면이 녹화되어 있었다. CCTV가 멀리 설치되어 있어서 선명도가 떨어지나, 정상적인 이륙 상황임을 확인할 수 있다. CCTV 영상에 의하면 사고 비행은 14:46에 이륙하였다.



[그림 4] CCTV에 기록된 이륙 장면

### 3.8 기상 정보

기상청 날씨누리의 기상자료7)에 따르면, 사고 당일 이륙시간부터 사고 발생 시까지 강수는 없었으며, 남서풍 약 1~3m/s 정도의 바람 상태였다.

7) 이륙장으로부터 서쪽 약 8Km 떨어진 보령시 요암동에서 관측한 기상

[ 매분관측자료 ] 보령 235 (10m) / 2023.09.30.14:53 / 충청남도 보령시 요암동

시:분	강수	강수15M	강수30M	강수3H	강수6H	강수12H	일강수	기온℃	풍향1M	풍속1M(m/s)	풍향10M	풍속10M(m/s)	습도%	해면기압hPa				
14:53	○	-	-	0	0.9	2.5	20.8	221.4	SW	1.3	219.8	SW	1.8	70	1011.0			
14:52	○	사고추정시간			0	1.0	2.5	20.8	218.2	SW	1.2	219.6	SW	1.8	70	1011.0		
14:51	○	0	0	0	0	1.0	2.5	20.8	229.9	SW	1.2	216.9	SW	1.9	70	1011.0		
14:50	○	0	0	0	0	1.0	2.5	20.9	230.6	SW	1.8	214.4	SW	1.9	69	1011.0		
14:49	○	0	0	0	0	1.0	2.5	21.1	209.1	SSW	2.7	214.0	SW	2.0	68	1011.0		
14:48	○	0	0	0	0	1.1	2.5	21.3	222.0	SW	2.0	214.6	SW	1.9	69	1011.0		
14:47	○	0	0	0	0	1.1	2.5	21.5	228.8	SW	1.4	214.7	SW	2.1	68	1011.0		
14:46	○	0	0	0	0	1.2	2.5	21.5	209.3	SSW	1.9	212.4	SSW	2.2	68	1011.0		
14:45	○	이륙시간			0	0	0	1.2	2.5	21.5	199.2	SSW	2.2	213.5	SSW	2.2	67	1011.0
14:44	-	0	0	0	0	1.2	2.5	21.8	229.3	SW	1.9	212.9	SSW	2.2	67	1010.9		
14:43	○	0	0	0	0	1.3	2.5	21.8	219.4	S	2.0	210.2	SSW	2.2	68	1011.0		
14:42	○	0	0	0	0	1.3	2.5	21.5	190.5	S	1.6	215.1	SW	2.1	67	1011.0		
14:41	○	0	0	0	0	1.3	2.5	21.5	205.6	SSW	1.5	219.1	SW	2.1	67	1011.0		
14:40	○	0	0	0	0	1.3	2.5	21.7	226.0	SW	2.4	221.6	SW	2.2	66	1010.9		

[표 2] 기상청 날씨누리 기상

CCTV 영상에 있는 바람주머니(Windsock)의 방향에 의하면 이륙 당시 서풍(이륙 정풍 방향)의 바람 상태를 확인할 수 있다.



[그림 5] CCTV에 기록된 이륙 당시 바람 방향

### 3.9 이륙장



이륙장은 충청남도 보령시 성주면 개화리에 있는 옥마산이륙장으로, 넓게 조성되어 있고 바람주머니가 설치되어 있다. 해발고도는 약 601m이다.

### 3.10 사고 장소

사고 장소는 충청남도 보령시 남포면 창동리 산 33-8 수풀 지역으로, 옥마산 이륙장으로부터 서쪽으로 직선거리 약 1.2km 지점이다. 해발고도는 약 187m이고 사고 지점에서 이륙장 방향 위쪽으로 고압선 철탑이 있다.



[그림 6] 사고 장소

### 3.11 잔해 정보

기체는 조종자 위쪽 나무에 걸쳐 있었다. 현장에서 수거되었으며, 육안 점검 결과 캐노피 상판 2곳에서 찢어진 흔적이 발견되었다.



[그림 7] 기체 잔해

### 3.12 인명 구조

옥마산 인근에서 산책 중이던 목격자가 노란색 기체가 추락하는 것을 보고 업체 대표에게 연락하였다. 업체 대표는 드론을 이용하여 사고지점을 탐지하여 119에 신고하였고, 체험자의 보호자와 함께 현장에 도착하였다.

신고를 받은 보령소방서는 현장으로 출동하였고 현장 도착 시 업체 관계자, 경찰 및 체험자의 보호자가 있었다. 조종자와 체험자는 모두 누워있는 상태로 의식, 호흡, 맥박이 없었고, 조종자의 좌측 손목이 절단되어 있었다.

보령소방서의 인명 구조 조치는 아래와 같다.

- 15:22 119 신고 접수
- 15:23 보령소방서 신흑119안전센터 출동하여 15:38 현장 도착
- 15:27 보령소방서 웅천119안전센터 출동하여 15:43 현장 도착
- 16:07 신흑119안전센터 체험자 이송, 16:28 아산병원 도착
- 16:20 웅천119안전센터 조종자 이송, 16:44 청양의료원 도착

### 3.13 관련자 진술

#### 3.13.1 최초 목격자

목격자는 자전거를 타고 옥마산에 있는 팔각정에서 보령시를 바라보고 있던 중 노란색 기체가 높은 곳에서 몇 초 정도 수직으로 떨어지는 것을 목격하여 업체 대표에게 전화로 알려주었다.

#### 3.13.2 신고자

신고자는 사고 당일 14:59경 최초 목격자로부터 노란색 기체가 높은 곳에서 빠른 속도로 수직으로 떨어졌다는 전화를 받았다. 신고자는 전화를 받은

후 드론을 띄워 개략적인 사고 위치를 파악하고, 체험자 보호자와 함께 사고 위치로 이동하면서 119에 신고하였다.

현장에 도착했을 때 체험자는 하네스와 체결된 상태였고, 조종자는 다리 끈 및 가슴끈이 체결되어 있지 않았다. 조종자의 왼쪽 손목이 절단되어 있었고, 우측 손은 조종간을 잡고 있었다.

조종자와 체험자는 의식이 없는 것처럼 보였다. 신고자는 조종자에게 심폐소생술을 하였다.

사고 당일 체험자는 동반자들과 함께 총 6명이 비행을 하였다. 기상은 비행하기 좋은 상태로 서풍 약 3~4m/s였다.

### 3.13.3 체험자의 보호자 부부

사고 당일 일행은 총 12명이 업체 사무실에 갔으나, 6명만 비행하였다. 체험자 보호자 중 아내와 5명이 비행을 하였고, 체험자의 보호자 중 남편은 착륙장에 있었다. 업체 사무실에서 동영상 안전교육을 시청하고 6명이 업체 차량을 이용하여 이륙장으로 이동하였다. 사고가 난 체험자는 제일 마지막으로 비행하였다.

착륙장에서 기다리고 있던 보호자는 사무실에서 “추락했다”라는 말을 들었다. 업체 사장이 드론을 띄우며 위치를 찾고있던 중, 동료 조종자가 위치를 알려주었다. 업체 사장과 위치를 알려준 동료 조종자는 업체 지프 차량을 이용하여 현장으로 이동하였고, 체험자의 보호자는 본인의 차량으로 이동하였다. 차량이 더 이상 진입할 수 없어서 도보로 현장에 갔다.

현장에 도착하였을 때 체험자는 하네스와 체결된 채 누워있었다. 얼굴에 피가 났으며, 호흡이 없어서 심폐소생술을 하였다.

### 3.13.4 개인조종자(이륙보조)

개인조종자는 당일 비행을 위하여 이륙장에 갔었다. 사고조종자가 장비 연결 등 준비가 된 상태에서 바람이 강해지니 좀 잡아달라고 해서 이륙보조를 하여 주었다. 당시 승객의 하네스 체결 상태는 확인하였으나, 사고조종자의 상태는 확인하지 못했다.

## 4 분석 및 결론

### 4.1 분석

#### 4.1.1 사고 발생 과정 분석

위원회는 액션캠 영상, CCTV 영상 및 관련자 진술 등 사실 정보를 근거로 사고 발생 과정에 대하여 분석하였다.

[그림 8]의 액션캠 영상에 의하면 이륙 준비 중 체험자는 다리끈과 가슴끈을 체결하고 있었으나, 조종자는 다리끈과 가슴끈을 체결하지 않고 있다. 액션캠 영상 기록에 의하면 조종자는 이륙 직후 “안매졌다 그대로 내려 가야 한다”라고 이야기하였다.



[그림 8] 이륙 시 다리끈 및 가슴끈 체결 상태



또한 신고자는 사고 현장에 가장 먼저 도착하여 조종자 및 체험자를 확인 하였으며, 조종자의 다리끈 및 가슴끈이 미 체결 상태였다고 진술하였다.

조종자는 이륙 직후, 다리끈 및 가슴끈의 미 체결 상태를 인지하여 착륙 장까지 직선거리로 비행하려 한 것으로 판단된다. 조종자는 비행 중 하네스에 앉기 위한 시도를 하였으나 실패하였다.



[그림 9] 비행 중 조종자 위치 변화

이륙 후 조종자는 약 4분 20초 정도를 비행하던 중, 힘이 빠지면서 조종간을 잡은 채 체험자의 무릎 정도 높이로 내려갔다. 조종간을 통하여 캐노피에 과도한 힘이 작용되어 캐노피가 붕괴되면서 실속 상태에서 추락한 것으로 분석된다.

페이지 6에 있는 [그림 5] CCTV영상의 바람주머니 방향에 따르면, 이륙 당시 바람은 서풍으로 정풍 상태였다. 기상은 사고에 영향을 미치지 않았다.



결론적으로 조종자가 다리끈 및 가슴끈을 체결하지 않은 상태로 비행하던 중, 조종자가 힘이 빠져서 몸이 아래로 내려가면서 조종간을 만세 하듯이 잡은 채로 캐노피에 매달리게 되었고, 캐노피는 과도한 힘에 의해 붕괴되면서 실속 상태로 추락하였다.

#### 4.1.2 안전관리를 위한 비행 및 안전통제요원 운영에 대한 분석

항공사업법 시행령 별표 10 “항공레저스포츠사업의 등록요건”에 의하면, 등록신청자는 항공레저스포츠 이용자의 안전관리를 위한 비행 및 안전통제요원 1명 이상을 갖추어야 한다.

안전관리를 위한 비행 및 안전통제요원은 이륙장 또는 착륙장에 배치될 수 있다. 그러나 비행 및 안전통제요원은 이륙장에 배치되어 이륙 전, 조종자 및 체험자가 안전한 비행을 할 수 있도록 날개 및 산줄 상태 확인, 조종자 및 체험자의 하네스 벨트 체결 상태 확인 또는 이륙 도약 시 체험자가 잘 달릴 수 있도록 도와주는 역할 등을 하는 것이 바람직할 것이다.

본 사고 비행 시 비행 및 안전통제요원은 이륙장에 배치되지 않았다. 사고조종자는 바람이 강해지고 있어서 이륙장 주변에 있던 개인조종자에게 기체를 잡아달라고 요청하였고, 개인조종자는 기체를 잡아주었다. 일반적으로 도움 요청을 받는 사람은 요청한 사항에 집중하여 도움을 주게 된다.

따라서 항공레저스포츠사업자는 안전관리를 위한 비행 및 안전통제요원을 이륙장에 배치하여, 비행 및 안전통제요원이 이륙 전에 주요 안전 사항을 확인하도록 한다면, 본 사고와 같은 사고 및 이륙 시 발생할 수 있는 사고를 상당 부분 막을 수 있을 것이다.

## 4.2 결론

### 4.2.1 조사 결과

1. 조종자는 항공안전법 제125조 및 항공안전법 시행규칙 306조에 따라 초경량비행장치 조종자 증명을 2023년 6월에 취득하였다.
2. 사고 비행장치는 항공안전법 제122조 및 항공안전법 시행규칙 제301조에 따라 2022년 5월 한국교통안전공단에 신고되었으며, 항공안전법 제124조 및 항공안전법 시행규칙 제305조에 따라 2022년 6월 항공안전기술원으로 부터 안전성인증을 받았다.
3. 조종자는 30년 정도 개인 비행을 하였으며, 조종자 비행자격 취득 이후 텀덤 비행을 하였다.
4. 이륙전 체험자는 다리끈 및 가슴끈을 체결하였으나, 조종자는 다리끈 및 가슴끈을 체결하지 않았고 이러한 상태로 이륙하였다.
5. 조종자는 이륙 후 약 4분 20초 정도 비행을 지속하였으나, 힘이 빠지면서 조종간을 잡은 손이 체험자의 무릎 위치까지 내려가면서 캐노피에 매달리게 되었다.
6. 캐노피는 과도한 힘에 의해 붕괴되면서 실속 상태로 추락하였다.
7. 추락한 후 지상에서 확인한 결과, 조종자의 우측 손은 조종간을 잡고 있었고, 왼쪽 손목이 절단되어 있었다. 따라서 조종자는 추락 시까지 조종간을 잡고 있었다.
8. 본 사고로 조종자 및 체험자는 사망하였다.

9. 항공레저스포츠사업자는 안전관리를 위한 비행 및 안전통제요원을 이륙장에 배치하여 안전 활동을 하도록 한다면 사고 예방에 도움이 될 것이다.

#### 4.2.2 원인 및 기여 요인

위원회는 이 사고의 원인을 「비행 중 캐노피 붕괴에 따른 실속으로 추락」으로 결정하였다.

기여 요인은 「조종자의 다리끈 및 가슴끈 미착용」으로 결정하였다.

### 5 안전권고

위원회는 2023년 9월 30일 충남 보령에서 발생한 탠덤패러글라이더 추락 사고조사 결과에 따라 다음과 같이 3건의 안전권고를 발행한다.

#### 5.1 한국패러글라이딩협회 및 대한패러글라이딩협회에 대하여

1. 한국패러글라이딩협회 및 대한패러글라이딩협회는 협회 회원 대상으로 아래의 내용을 포함한 사고 사례를 강조하여 전파할 것 (UAR2312-1)
  - 조종자는 이륙 전 조종자, 체험자의 다리끈 및 가슴끈 착용 확인
  - 이륙을 보조하는 자도 다리끈 및 가슴끈 착용 육안 확인
  - 탠덤 비행 업체가 이륙장에 비행 및 안전통제요원을 운영하도록 권고

#### 5.2 대천국가대표 패러글라이딩 업체에 대하여

1. 대천국가대표 패러글라이딩은 안전관리를 위한 비행 및 안전통제요원을

이륙장에 배치하는 등의 사고 예방 방안을 수립할 것 (UAR2312-2)

### 5.3 서울지방항공청, 부산지방항공청 및 제주지방항공청에 대하여

1. 서울지방항공청, 부산지방항공청 및 제주지방항공청은 관할 업체의 안전 관리 감독 시, 비행 및 안전통제요원 운영을 확인할 것 (UAR2312-3)