

수직분리축소공역(RVSM)에서의 운항을 위한 감항성 승인 안내서

Guidance for Airworthiness Requirements for RVSM
Approval

국 토 교 통 부

MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE and TRANSPORT
REPUBLIC OF KOREA

국토교통부 예규 제000호

항공안전법 제75조의 규정에 의한 수직분리축소공역(RVSM) 운항승인 시 감항분야 관련 사항을 세부적으로 정하기 위하여 다음과 같이 재발령합니다.

2024년 0월 00일
국토교통부장관

목 차

수직분리축소공역(RVSM)에서의 운항을 위한 감항성 승인 안내서 (Guidance for airworthiness requirements for RVSM approval)	
--	--

제1장 일반사항

1.1 목 적	1
1.2 적 용	1

제2장 감항성 승인

2.1 감항승인 절차	1
2.2 RVSM 승인 자료 패키지 내용	2
2.3 항공기 그룹핑	2
2.4 비행 포락선	3
2.5 성능 자료	4
2.6 적합성	7
2.7 지속적 감항성	7
2.8 사후 승인	8

제3장 지속적 감항성(정비 절차)

3.1 일반사항	8
3.2 정비 프로그램	9
3.3 정비 문서	9
3.4 정비실무	9
3.5 합치하지 않는 항공기에 대한 행동	10
3.6 정비 훈련	10
3.7 시험장비	10
4.1 유효기간	11
부칙	11

수직분리축소공역(RVSM)에서의 운항을 위한 감항성 승인 안내서 (Guidance for airworthiness requirements for RVSM approval)

제정 2008.04.15(항공안전본부 예규 제54호)

제정 2009.06.02(국토해양부 예규 제77호)

재발령 2012.05.31(국토해양부 예규 제231호)

재발령 2015.05.12(국토교통부 예규 제100호)

개정 2018.05.28(국토교통부 예규 제229호)

개정 2021.05.31(국토교통부 예규 제315호)

개정 2024.00.00(국토교통부 예규 제000호)

제1장 일반사항

1.1 목적

이 안내서는 항공기의 운영자 등에게 운항기술기준 8.1.11.17 및 별표 8.1.11.17에 의거 수직분리축소공역(RVSM)에서 운항승인을 받을 경우에 필요한 감항분야 관련사항을 안내함을 목적으로 한다.

1.2 적용

수직분리축소공역에서의 운항승인을 요청하는 신규 제작 항공기나 운항중인 항공기에 대하여 적용한다.

제2장 감항성 승인

2.1 감항성 승인 절차

2.1.1 RVSM 감항성 승인을 획득하는데 두 단계의 절차가 있다.

2.1.2 첫 번째 단계

2.1.2.1 신규 제작된 항공기의 경우, 항공기 제작자 또는 운영자는 RVSM 감항성 승인을 뒷받침할 수 있는 성능과 분석 자료를 개발하고 제작국 감항당국에 제출해야 한다. 자료는 정비 및 수리 교범과 관련되어 제공하는 지속적인 감항성 지시에 추가(supplemented) 되어야 한다. RVSM 세부사항에 대한

합치성은 적용되는 제작기준, 관련된 조건과 한계가 언급된 항공기 비행교범에 명시되어야 한다.

2.1.2.2 이미 운항중인 항공기의 경우, 항공기 제작자(또는 승인된 설계 조직) 또는 운영자는 규정된 제작기준에 대한 RVSM 감항성 승인을 뒷받침하는 성능과 분석 자료를 제작국 또는 등록국의 감항당국에 제출해야 한다. 이 자료에는 제작기준, 지속감항성 지시, 기술회보나 이에 동등한 것에 추가되어야 한다.

2.1.3 두 번째 단계

항공기 운영자는 항공기가 등록된 국가의 감항당국에 특정 항공기에 대한 감항성 승인을 신청할 수 있다. 이 경우에 특정 항공기가 검사되었고 필요한 경우 적용되는 기술회보에 의해 개조되었으며 형식과 조립 기준이 RVSM 감항성 세부사항에 적합함을 제시하여야 한다. 운영자는 지속적 감항성 지시가 확보할 수 있고 승인된 비행교범에 추가 또는 개정 등으로 반영되었음(incorporated)을 입증하여야 한다.

2.1.4 감항성 승인만으로 모든 RVSM 공역에 대해 비행 권한을 부여하는 것은 아니다.

2.1.5 성능과 분석 자료의 조합, 기술회보나 이에 동등한 것, 지속적 감항성 지시, 승인된 항공기 비행교범의 개정이나 추가 등은 RVSM 승인 자료의 패키지가 될 수 있다.

2.2 RVSM 승인 자료 패키지 내용

자료 패키지는 다음의 각 항목으로 구성되어야 한다.

- 가) 그룹 항공기나 비그룹 항공기와 그 자료 패키지가 적용되는 조립 기준에 대한 기술문
- 나) 적용되는 비행 포락선에 대한 정의
- 다) RVSM 성능과 항공기시스템의 성능 세부사항에 합치함을 증명하는 자료
- 라) 감항성 승인이 RVSM 세부사항에 합치함을 보증하기 위해 사용되는 절차. 이러한 절차에는 적용되는 기술회보와 승인된 항공기 비행교범 개정사항 등이 참고사항으로 포함된다.
- 마) RVSM 승인을 위한 지속감항성을 보장하는 정비 지시

2.3 항공기 그룹핑

2.3.1 한 항공기를 RVSM 승인의 그룹 멤버로서 고려하기 위해서는 다음의 조건이 만족되어야 한다.

가) 항공기는 동일한 설계로 조립되었으며 적용되는 경우 동일한 형식증명, 형식증명 추가 또는 부가형식증명으로 승인을 받은 것이어야 한다.

주: 파생형 항공기에 대해 합치성을 증명하기 위해 요구되는 추가 자료의 양을 줄이기 위해 원형기의 자료를 사용할 수 있다. 원형기와 파생형 항공기사이의 차이에 따라 추가 요구의 범위가 달라진다.

나) 개별 항공기의 정압 시스템은 명칭적으로 동일해야 한다. 잔여 정압 근원 오차(SSE, Sum of Squares for Error: 오차 제곱합)의 교정은 그 그룹의 모든 항공기에 대해 같아야 한다.

다) RVSM 장비의 세부사항을 만족하기 위해 개별 항공기에 장착된 항공전자장비는 제작자의 동일한 명세서와 동일한 부품 번호에 합치해야 한다.

주: 만약 항공전자장비가 동등한 시스템 성능을 제공함을 증명할 경우, 다른 제작사나 부품번호가 다른 항공전자장비를 갖춘 항공기는 그룹의 일부로 고려될 수 있다.

2.3.2 만약 기체가 그룹의 멤버나 승인을 위한 개별 기체로서 자격을 얻기 위한 2.3.1, 가) 및 다)에서 다)의 조건을 맞추지 못한 경우, 그 기체는 RVSM 승인 목적을 위해 비그룹 항공기로 분류된다.

2.4 비행 포락선

2.4.1 RVSM 운영 비행 포락선은 RVSM 공역 내에서 순항 비행으로 운영되는 항공기에 대한 마하수, W/δ, 고도 범위이다. 모든 항공기에 대한 RVSM 운영 비행 포락선은 다음에 설명되는 바와 같이 두 부분으로 나누어진다.

2.4.1.1 전체 RVSM 비행 포락선. 전체 포락선은 RVSM 공역 안에서 항공기가 운영되는 전체 범위를 포함하는 운영 마하수, W/δ, 고도 값이다. 고려되어야 할 파라미터가 표 1에 설정되어 있다.

표 1-전체 RVSM 포락선 경계

구 분	하부 경계	상부 경계
Level	<ul style="list-style-type: none"> • FL 290 	The lower of : <ul style="list-style-type: none"> • FL 410 • Aircraft maximum certified altitude • Altitude limited by: cruise thrust; buffet; other aircraft flight limitations
Mach or Speed	The lower of : <ul style="list-style-type: none"> • Maximum endurance (holding speed) • Manoeuvre speed 	The lower of : <ul style="list-style-type: none"> • Mmo/Vmo • Speed limited by cruise thrust; buffet; other aircraft flight limitations
Gross Weight	<ul style="list-style-type: none"> • The lowest gross weight compatible with operations in RVSM airspace with operations in RVSM airspace 	<ul style="list-style-type: none"> • The highest gross weight compatible

2.4.1.2 기본 RVSM 비행 계획 포락선. 기본 포락선에 대한 경계는 상위 마하수 경계를 제외하고는 전체 포락선과 같다.

2.4.2 기본 포락선에 대해 상위 마하수 경계는 자주 운영될 것으로 예상되는 항공기 그룹의 비행속도 범위로 제한될 수 있다. 이 경계는 항공기 제작사나 승인된 설계조직에 의해 각 항공기 그룹에 대해 규정되어야 한다. 그 경계는 전체 포락선 또는 작은 값을 위해 규정된 마하수/속도 경계와 동일 할 수 있다. 가능한 순항 추력, 버퍼이나 다른 비행 제한사항에 의해 제한되지 않았다면 이 작은 값은 장거리 순항 마하수 더하기 0.04보다 커야한다.

2.5 성능 자료

2.5.1 자료 패키지는 RVSM 성능에 의한 정확도 세부사항에 합치함을 충분히 입증할 자료를 포함하여야 한다.

2.5.1.1 일반 고도계통 오차(ASE)는 비행 조건에 따라 일반적으로 다르다. 자료 패키지는 기본과 전체 포락선에서 최대 오차를 규정할 수 있게 RVSM 포락선 범위를 제공해야 한다. 그룹 항공기 승인의 경우 최악의 비행 조건은 충족해야 할 기본포락선과 전체포락선의 각각의 세부사항에 따라 다를 수

있으며, 각각에 대해 평가가 이루어져야 한다.

2.5.1.2 정밀한 비행 검교정이 다음의 방법에 의해 취해질 수 있는 고도계통시스템의 성능에 대한 수량화나 검증을 위해 필요하게 된다. 비행 검교정은 적절한 지상 점검이 수행된 후에만 수행되어야 한다. 불확실한 방법의 적용은 평가된 후 자료 패키지에 반영되어야 한다.

가) 시험 고도에서 대기의 압력 검교정과 결합한 정밀 트랙 레이더

나) 트레일링 콘(Trailing cone)

다) 페이스 항공기(Pacer aircraft)

라) 감항당국이 인정할 수 있는 다른 방법

주: 페이스 항공기를 사용하는 경우, 페이스 항공기는 알려진 기준에 직접 교정되어야 할 필요가 있게 된다. 다른 페이스 항공기로 페이스 항공기를 검교정하는 것은 인정되지 않는다.

2.5.1.3 고도계통 시스템 오차 예산

그룹 항공기 승인과 비그룹 항공기 승인에 대한 고도계통 오차의 내용에 내재된 것으로 고도계통 오차(ASE)에 기여하는 다양한 오차 근원들 사이에 보상(trade-off)을 할 수 있다. 고도계통 오차의 전체 ASE 정확도에 관한 세부사항이 만족하는 한 ASE 평균과 다양한 구성품에 기여를 하는 다양한 오차 근원에 대해 별도의 한계를 지정하지는 않는다. 예를 들어 그룹 항공기 승인에 있어 그룹의 평균이 작고 항공전자 장비의 기준이 더 강화될수록 잔여 정압 **근원 오차(SSE)** 변화에 대한 더 많은 허용이 가능하다. 모든 경우에 있어, 적용된 보상(trade-off)은 모든 중요 오차 근원을 포함하는 오차 예산의 형태로 자료 패키지에 제공되어야 한다.

2.5.1.4 항공전자장비

항공전자장비는 기능과 부품번호로 식별되어야 한다. 만약 RVSM 운영 중 장비가 특정환경 조건하에서 운영될 것이 예상된다면 해당 장비가 오차 예산에 의해 수립된 세부사항에 적합함을 입증하는 시험이 필요하게 된다.

2.5.1.5 항공기 그룹

항공기 그룹에 대한 승인을 할 때, 관련된 자료 패키지는 충족해야 할 기본포락선과 전체포락선을 만족시킨다는 것을 입증하여야 한다. 그런 상세요건에 대한 통계적 성향 때문에 자료 패키지는 그룹별로 그 내용이 상당

히 다를 수 있다.

- 가) ASE의 평균과 기체별 변화성은 많은 수의 항공기 정교한 비행 시험 교정을 근거로 수립되어야 한다. 만약 분석적 방법이 가능하다면 비행시험 자료기반을 개선할 수 있고 기하학적 검사와 벤치 시험이나 책임 당국이 인정하는 다른 방법을 통해 평균과 변화성의 수반되는 변화를 추적할 수 있다. 파생형 항공기가 자료 기반의 부분으로 원형의 자료를 사용하는 것이 가능할 수가 있다. 이러한 경우는 그룹사이의 평균 ASE 차이가 신뢰가 높은 분석적 방법으로 설명될 수 있을 때 기체 확대(fuselage stretch)에만 적용할 수 있다.
- 나) 각각의 오차 근원에 대한 항공기별 변화성은 평가되어야 한다. 오차 평가는 근원과 사용가능한 자료의 형식의 성격과 크기에 따라 다양한 형태일 수 있다.
- 다) 많은 경우에 하나 또는 그 이상의 중요 ASE 오차 근원은 정압 근원 근처의 기체 표면의 윤곽같이 항공역학적인 것이다. 만약 이러한 오차의 평가가 기하학적 측정을 기반으로 한 것일 경우, 사용된 방법이 적합성을 보장하는데 충분함을 입증하여야 한다.
- 라) 오차 예산은 충족해야 할 기본포락선과 전체포락선의 세부사항을 만족하는 것을 보장하도록 수립되어야 한다. 2.5.1 성능자료에 언급한 바대로 비행시 경험하는 최악의 조건은 각각의 세부사항에 따라 다를 수 있기에 구성품 오차 값 또한 다를 수 있다.
- 마) 전체 상세요건에 적합함을 입증하기 위해 구성품 오차 근원은 적절하게 종합되어야 한다. 대부분의 경우 이것은 구성품 오차의 평균을 더하는 것, 다양한 구성품 오차의 조합에 대한 제곱근, 총 평균에 대한 절대 값과 함께 **제곱합의 제곱근(SRSS, square root-sum-square)** 값을 더하는 것과 같은 산술적 합산이 관여된다. 오직 서로 독립된 다양한 구성품 오차 근원에만 rss가 조합된다는 것을 주의하여야 한다.
- 바) 상기 명시된 그룹 승인에 대한 방법은 통계적인 방법이다. 이것은 통계적 방법의 위험 분석 성격과 “그룹안의 각 개별 항공기는 $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$)안에 포함되는 ASE를 갖도록 조립되어야 한다.”의 진술문은 모든 기체가 trailing cone으로 교정하는 것을 의미하는 것이 아니며 ASE가 $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$) 이내임을 시연하는 것과 동등하지 않다. 그러한 해석은 $60\text{m}(200\text{ft})$ 을 초과하는 작은 비율의 항공기에 대한 위험 해석만은 부담되는 고려사항이다. 그러나 만일 항공기가 $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$)를 초과하는 오차를 갖고 있음이 규명된다면, 수정 행위를 취하는 것이 인정된다.

2.5.1.6 비그룹 항공기

항공기가 비그룹 항공기로 승인을 받기 위해 신청 되었을 때는 2.3.2에서 설명한 것처럼 자료는 비그룹 항공기로 제출해야 할 기준의 세부사항에 맞음을 입증하도록 충분한 것이어야 한다. 그 자료는 ASE 예산이 내재 SSE와 항공전자장비 오차사이에서 어떻게 분배되었는지 알 수 있도록 지정되어야 한다. 운영자와 감항당국은 상세항목 승인을 만족하는데 필요한 자료가 무엇인지 협의해야 한다. 다음의 자료는 확보되어야 한다.

- 가) 항공기의 ASE와 RVSM 포락선 상에서 SSE를 수립하기 위한 정밀 비행 시험 교정. 비행 교정은 책임당국과 합의한 비행 포락선 내의 지점에서 수행되어야 한다. 2.5.1.2에 나열된 방법 중 하나의 방법을 사용해야 한다.
- 나) 내재 SSE를 수립하기 위해 요구되는 비행시험에 사용되는 항공전자장비의 교정. 시험 지점에 대한 수는 감항당국의 동의가 있어야 한다. 비행시험이 내재 SSE를 결정하는 것이기에 특별히 교정된 고도계통 장비가 사용되어야 한다.
- 다) 고도계통 항공전자장비의 설치에 대한 세부명세. 이 세부명세에는 허용 가능한 가장 오차가 규명되어 있어야 한다. 명시된 비그룹 항공기로 제출해야 할 기준의 세부사항에 합치하게 증명되어야 한다. 만약 차후에 있을 RVSM 운영을 위한 항공기 승인에 있어 다른 제작사나 다른 부품번호인 항공전자장비가 장착되었을 경우, 그 항공전자장비의 기준이 고도계통 시스템 성능과 동등한 성능을 제공함을 입증해야 한다.

2.6 적합성 절차

자료 패키지에는 검사와 시험에 대한 절차를 규명되어 있을 필요가 있고 사용되는 한계사항은 항공기가 자료 패키지에 대해 형식에 합치함을 보장할 수 있도록 해야 한다. 신규 제작한 항공기 및 운용중인 항공기는 2.5.1.3 고도계통오류예산에 따라 수립된 허용 예산에 맞아야 한다. 그 허용 예산은 자료 패키지에 의해 수립될 것이며 신규 제작한 항공기에 대한 평균과 표준 편차를 추적할 수 있는 방법이 포함될 것이다. 한계사항은 각각의 근원에 잠재된 오차에 대한 규명이 필요할 수 있을 것이다. 만약 운영 제한이 적용된다면 그 패키지에는 문서화하고 한계사항을 수립하는데 필요한 자료와 정보가 포함되어 있어야 한다.

2.7 지속적 감항성

2.7.1 다음의 항목은 검토된 후 적용되는 RVSM에 반영되어야 한다.

가) 각각의 정압 근원 주변 공간, 받음각 센서 주변 공간, 리깅이 받음각 센서 주변의 공기흐름에 영향을 미칠 경우 출입문 주변 공간에 대한 특별한 주의 를 포함한 구조 수리 교범

나) 표준최소장비 목록(MMEL).

2.7.2 자료 패키지는 하부 문단 2.7.1에서 다루지 않았지만 RVSM 승인 세부사항 과의 합치성을 지속적으로 보장하는데 필요할 수 있는 모든 특별한 절차에 대한 세부사항이 포함되어 있어야 한다.

가) 비그룹 항공기에 대하여, 감항성 승인이 비행 시험을 근거로 승인될 때, 고 도계통 시스템의 지속적 무결성과 정확성은 항공기와 고도계통 시스템에 대 해 감항당국과 협의된 주기에 따라 지상작동과 비행시험을 통해 입증된다. 기체 및 시스템의 퇴화와 이에 영향을 받는 고도계통 시스템의 정확성에 대 한 관계가 이해되고 그것이 보정되거나 교정될 수 있음을 입증할 수 있다면 비행 시험 요건에 대해 일부 생략할 수 있다.

나) 비행시 탐지 보고 절차는 고도계통 시스템 오차 근원의 식별을 돕기 위해 정의되어야 한다. 그러한 절차는 주 정압 근원과 보조 정압근원, 필요시 다 른 근원 사이의 인정할 수 있는 차이점을 다룰 수 있다.

다) 그룹 항공기에 대하여, 승인이 기하학적 검사를 근거로 할 경우, 정기적 재 검사가 필요할 수 있고 정기적 재검사에 대한 간격요건은 지정되어야 한다.

2.8 사후 승인 개조

초기 설치로부터 RVSM 승인에 영향을 미치는 모든 변위 및 개조는 항공기 제작자나 승인된 설계조직에 언급되어야 하고 감항당국으로부터 승인을 받아 야 한다.

제3장 지속적 감항성(정비 절차)

3.1 일반사항

3.1.1 고도계통 시스템이 지속적으로 RVSM 승인 세부사항을 맞추는 것을 보장하 는데 필요한 설계 특성의 무결성은 승인된 정비프로그램과 결부하여 시험과 검사를 통해 검증되어야 한다. 운영자는 자신의 정비 절차를 검토하고 관련 된 지속적 감항성의 모든 면을 논의해야 한다.

3.1.2 충분한 정비 시설은 RVSM 정비 절차에 합치하는 것을 보장할 수 있도록 해야 할 필요가 있을 것이다.

3.2 정비 프로그램

RVSM 운영 승인을 요청하는 운영자는 2.2 RVSM 승인 자료 패키지 내용안에 지정된 요구된 모든 정비를 포함하여 RVSM 책임 당국이 요구하는 정비와 검사 실무와 책임당국에게 인정될 수 있는 정비와 검사 실무를 수립해야 한다. 정비 프로그램 승인이 필요한 항공기 운영자는 이러한 정비 실무를 자신의 정비 프로그램에 포함시켜야 할 필요가 있을 것이다.

3.3 정비 문서

다음의 항목은 적절하게 검토되어야 한다.

- 가) 정비교범(Maintenance Manual)
- 나) 구조수리교범(Structural Repair Manual)
- 다) 표준실무교범(Standard Practices Manual)
- 라) 부품도해목록(Illustrated Parts Catalogue)
- 마) 정비계획(Maintenance Schedule)
- 바) 표준최소장비목록(MMEL)

3.4 정비실무

만약 운영자가 승인된 정비 프로그램에 따라야 한다면, 그 프로그램에는 각 항공기 형식, 적용되는 항공기와 구성품 제작자의 정비 교범에 언급된 정비 실무가 포함되어 있어야 한다. 추가로 승인된 정비 프로그램에 종속되지 않은 항공기를 포함한 모든 항공기에 대하여 다음 항목에 대해 주의를 기울여야 한다.

- 가) 모든 RVSM 장비는 구성품 제작자 정비 지시와 RVSM 승인 자료 패키지의 성능 세부사항에 따라 정비되어야 한다.
- 나) 초기 RVSM 승인에 영향을 미치는 모든 개조나 설계 변경은 책임 당국이 인정할 수 있는 설계 검토가 이루어져야 한다.
- 다) 지속적인 RVSM 승인의 무결성에 영향을 미칠 수 있는 수리로 승인된 정비 문서에서 다루어 지지 않은 수리는 책임 당국이 인정할 수 있는 설계 검토가 이루어져야 한다.
- 라) 빌트인 시험 장비(BITE) 시험은 항공기 제작자나 승인된 설계조직과 책임 당국의 합의를 통해 인정할 수 있음이 입증된 경우를 제외하고 시스템 교정을 하는데 사용될 수 없다.
- 마) 적절한 시스템 누출 점검(또는 허용된 경우 육안점검)은 quick disconnect static line의 재연결 후에야 완수되어야 한다.

바) 기체와 정압 시스템은 항공기 제작자의 검사 표준과 절차에 의거하여 정비 되어야 한다.

사) 적절한 곡선과 고도계통 시스템 오차의 경감을 위한 기체의 기하학적 모양의 적절한 정비를 보장하기 위해서 표면 측정이나 표피 굴곡 검사의 수행은 필요할 것이다. 이것은 항공기 제작자에 의해 지정되며 또한 RVSM 오차한계를 유지하는 것을 보장하기 위한 것이다. 이러한 점검은 수리나 기체 표면과 공기흐름에 영향을 미치는 개조 후에 수행되어야 한다.

아) 오토파일럿을 위한 정비와 검사 프로그램은 RVSM 운영을 위한 고도 유지 기준에 맞도록 자동 고도 조정 시스템의 지속적인 정확성과 무결성을 보장할 필요가 있을 것이다.

자) 장착 장비의 성능이 RVSM 승인을 위해 만족하게 입증될 때마다, 관련된 정비 실수는 지속적인 RVSM 승인과 일치하는지 검증되어야 한다. 고려되어야 할 장비는 다음의 예와 같다.

- 1) 고도 경고
- 2) 자동 고도 조정 시스템
- 3) 보조 감시 레이더 고도 보고 장비
- 4) 고도계통 시스템

3.5 합치하지 않는 항공기에 대한 행동

검사가 요구되는 고도 유지 성능 오차가 있는 항공기들은 다음의 행동이 취해지기 이전까지는 RVSM 공역에서 운영되어서는 안 된다.

가) 결함이나 고장이 확인되었고 분리되었음

나) 2.5.1.5 항공기 그룹의 바)에 합치하기 위해 필요한 수정행위와 RVSM 승인을 뒷받침하기 위한 검증

3.6 정비 훈련

RVSM 승인을 뒷받침하기 위한 신규 훈련이 필요할 수 있다. 관련된 인원에게 대한 초기 및 재교육에 대해 필요할 수 있는 분야를 강조하면 다음과 같다.

가) 항공기 기하학적 검사 기술

나) 시험 장비 교정 및 그 장비의 사용법

다) RVSM 승인을 위해 도입된 특별 지시서나 절차

3.7 시험장비

3.7.1 시험 장비는 RVSM 승인이나 책임 당국의 승인을 위한 자료 패키지에

수립된 모든 파라미터에 지속적으로 합치함을 입증하기 위한 능력이 있는 것이어야 한다.

3.7.2 시험 장비는 책임 당국이 합의한 정기적 주기에 교정되어야 한다. 이때 교정에 참고한 기준은 인증 받은 것이어야 하며 기준을 인정한 국가의 감항당국까지 추적이 가능해야 한다. 승인된 정비 프로그램은 효과적인 품질관리 프로그램과 다음의 주의사항이 포함되어 있어야 한다.

- 가) 요구된 시험 장비의 정확성에 대한 정의
- 나) 마스터 기준까지 추적가능한 정기적 시험 장비의 교정
- 다) 실내 및 실외 교정 시설에 대한 정기 감사
- 라) 승인된 정비 실무와 일치성
- 마) 교정의 정확성에 영향을 미칠 수 있는 운영자 실수와 특별 환경 조건 관리를 위한 절차

4.1(유효기간) 이 예규는 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 예규를 발령한 후의 법령이나 현실 여건의 변화 등을 검토하여야 하는 2027년 5월 31일까지 효력을 가진다.

부 칙(제정 2008.04.15)

이 요령은 발령한 날로부터 시행한다.

부 칙(제정 2009.06.02)

- ①(시행일) 이 예규는 발령한 날로부터 시행한다.
- ②(다른 예규의 폐지) 「수직분리축소공역(RVSM)에서의 운항을 위한 감항성 승인 안내서(항공안전본부 예규 제54호)」는 이를 폐지한다.

부 칙(2012.5.31)

제1조(시행일) 이 예규는 발령한 날부터 시행한다.

부 칙(2015.5.12)

이 예규는 발령한 날부터 시행한다.

부 칙(2018.5.28)

이 예규는 발령한 날부터 시행한다.

부 칙(2021.5.31)

이 예규는 발령한 날부터 시행한다.