

정 오 표

〈항공우주학개론, 제6판 1쇄〉

일괄수정

페이지	수정 전	수정 후
일괄수정	레이더(radar)	레이다(radar)
	활강	활공
	방향타	방향키
	승강타	승강키
	무선조정	무선조종
	식 (6.27) ~ 식 (6.53)	식 (6.28) ~ 식 (6.54) - 번호 + 1

개별수정

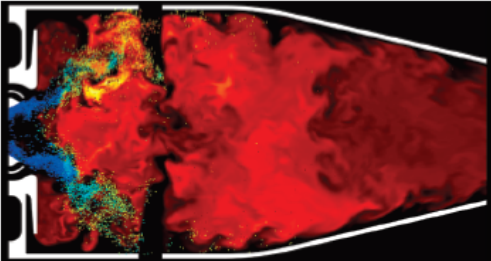
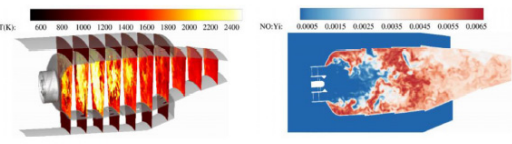
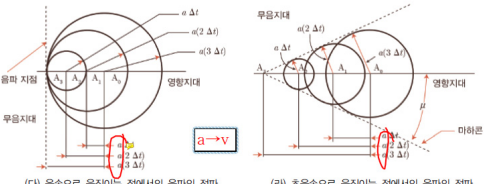
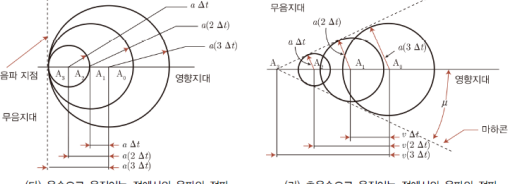
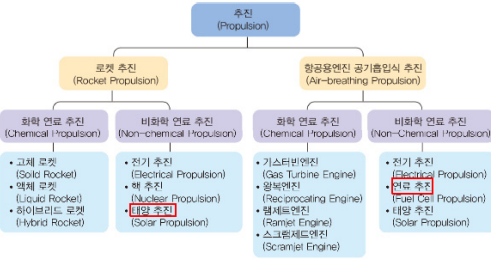
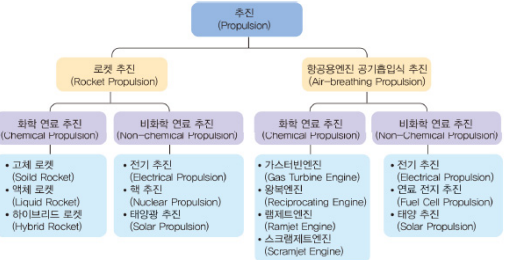
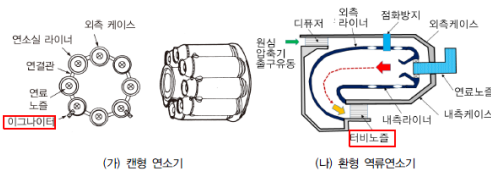
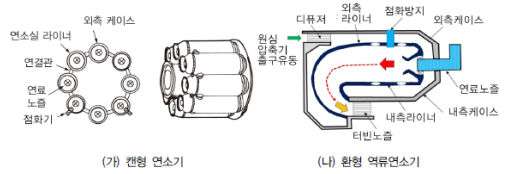
페이지	수정 전	수정 후
차례 xix	15.2 감항증명	15.2 감항성 및 감항증명
차례 xix	15.2.2 세계 감항인증 체계	15.2.2 세계의 항공기 인증 체계
차례 xix	15.3 우리나라의 감항증명 체계	15.3 우리나라의 항공기 인증 체계
차례 xix	15.3.2 감항증명의 법적 성질	15.3.2 항공기 인증의 법적 성질
차례 xix	15.4 감항증명 대상과 종류	15.3.2 항공기 인증대상과 종류
차례 xx	15.5 무인항공기 감항증명	15.5 무인항공기 인증 체계
차례 xx	15.5.2 무인항공기 감항증명	15.5.2 무인항공기 인증 체계
p4 下5	엘리베이터(elevator)	승강키
p4 下4	러더(rudder)	방향키
p5 上13	레이더(radar)	레이다(radar)
p9 上2	메인로터(Main Rotor)	메인로터(main rotor)
p12 下8	실험적 연구방법과	실험적 연구방법과
p16 下6	미국 NASA에서 수행한 가스터빈 연소기	국내에서 수행한 가스터빈 연소기
p27 下7	ICAO에서 정한 표준대기가 도시되어	ICAO에서 정한 국제표준대기(ISA, International Standard Atmosphere)가 도시되어
p27 下4	진고도 또는 고도(true altitude, h)는	진고도(true altitude, h)는
p27 下2	지위고도와 진고도는 지구가 완벽한 구이며,	지구가 완벽한 구이면, 지위고도와 진고도는
p32 下3	P_t	P_0

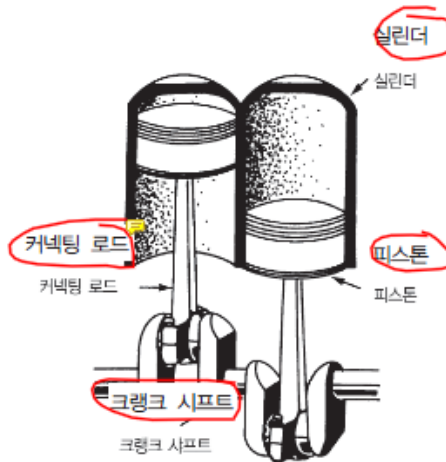
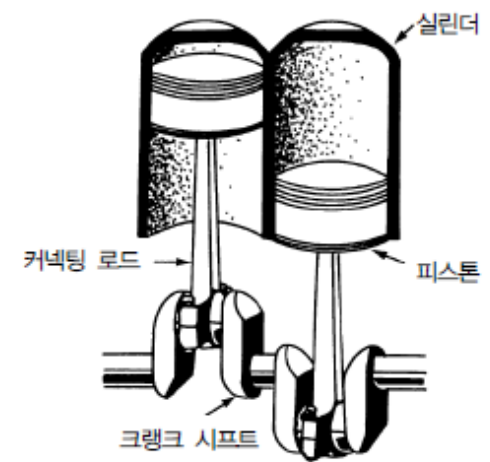
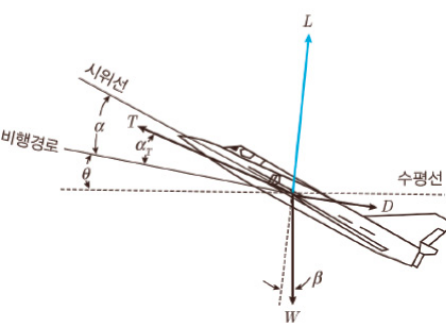
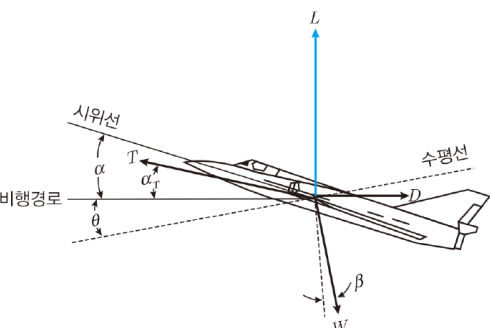
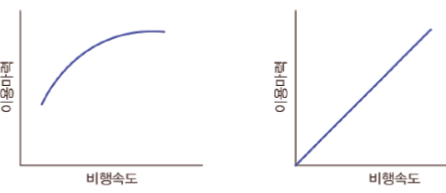
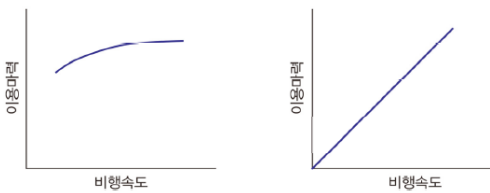
페이지	수정 전	수정 후
p33 上4	유동의 속력이 음속에 비해	여기에서 는 비열비(ratio of specific heats)로 공기의 경우 1.4의 값을 갖는다. 유동의 속력이 음속에 비해
p34 下2	사용해왔다.	사용한다.
p45 上10	최대 캠버 : 2%C	설계양력계수 : $2 \times (3/2) \times 0.1$
p45 上10	최대 캠버 : 2%C	설계양력계수 : $2 \times (3/2) \times 0.1$
p45 下10	평균캠버선의 최대 캠버를 나타내며 시위길이의 2%임을	에어포일 이론에서 설계양력계수의 2/3를 표현한 값으로 설계양력계수가 0.3임을
p64 下4	그림 3.22 (나)	그림 3.21 (나)
p142 上13	활강	활공
p151 上5	$V_{\infty} \sin \theta$ (6.27)	$V_{\infty} \sin \gamma$ (6.27)
p152	식 (6.27)	식 (6.28) 이후 일괄 수정
p153 이후 일괄수정	활강	활공
p154 이후 일괄수정	식 (6.27) ~ 식 (6.53)	식 (6.28) ~ 식 (6.54) - 번호 + 1
p163 下10	같아야 하는데 만약	같아야 한다. 만약
p163 下8	구심력이 원심력보다	양력의 수평성분이 원심력보다
p165	제트기	대형 수송급(transport category)
p165	프로펠러기의 경우	소형 비행기
p165	제트기	대형기
p165	프로펠러기	소형기
p176 下10	글라이더는 롤 자세에 대한 조종성이 없어 추락하고 말았다. 그는 글라이더에 매달리는 위치를 변화시킴으로써 롤 자세조종을 하려고 시도하였으나 공기력의 변화에 비하여 너무나 미미한 조종능력밖에 얻을 수 없었다.	글라이더는 롤 자세 조종을 위한 특별한 장치가 없어, 매달리는 위치를 변화시킴으로써 롤 자세 조종을 하려고 시도하였다. 하지만, 이 방식으로는 공기력에 비해 너무나 미미한 조종 능력 밖에 얻을 수 없었다.
p176 下4	운동변수들은 0의 값이 같고, 몇몇 운동	운동변수들은 0의 값이 갖고, 몇몇 운동
p192 下10	성의 운동이 뉴턴의 행성 운동 모델과	성의 운동이 기존에 받아들여지던 원 운동 모델과

페이지	수정 전	수정 후
p267 下5	z	ϕ
p267 下5	i	θ
p287 下16	방향타(rudder)	방향키
p287 下16	승강타(elevator)	승강키
p293	표 12.1 파수 분류 및 용도	표 12.1 주파수 분류 및 용도
p329	시스템(ADS; Automatic Dependent System)	시스템(ADS; Automatic Dependent Surveillance-Broadcast)
p331 上9	2) 초단파 전방향 무선표식	2) 초단파 전방향 무선표지
p360 下4	6km(20,000피트)에 이르는 자동위치표식 장치	6km(20,000피트)에 이르는 수중위치표시장치
p395 下3	그러나 우리나라에는 이 등급의 구역은 지정되어 있지 않다.	--삭제
p417 上5	그림 14.3은 인천국제공항의 활주로	그림 14.5는 인천국제공항의 활주로
p419 下6	그림 14.4는 인천국제공항의 동남쪽으로부터 활주로 15L/R에 착륙하기 위한	그림 14.6는 인천국제공항의 동남쪽으로부터 활주로 15L에 착륙하기 위한
p421 上2	그림 14.5는 인천국제공항의 활주로	그림 14.7은 인천국제공항의 활주로
p425	15.1 항공안전 15.2 감항증명 15.3 우리나라의 감항증명 체계 15.4 감항증명 대상과 종류 15.5 무인항공기 감항증명	15.1 항공안전 15.2 감항성 및 감항증명 15.3 우리나라의 항공기 인증 체계 15.4 항공기 인증대상과 종류 15.5 무인항공기 인증 체계
p430	15.2 감항증명	15.2 감항성 및 감항증명
p430 上8	감항성을 법적으로 보장해주는 감항증명(堪航證明; Airworthiness Certificate)이란 항공기, 엔진 및 프로펠러 또는 부품제조자의 제품이 비행안전상에 적합한지를 확인하고 승인하는 법적인 용어다.	감항성을 법적으로 보장해주는 감항증명(堪航證明; Airworthiness Certificate)이란 항공기가 비행안전상에 적합한지를 확인하고 승인하는 법적인 용어다.
p431	15.2.2 세계 감항인증 체계	15.2.2 세계의 항공기 인증 체계
p434 下9	적용하기 위한 목적으로 2003년 9월 28일 창설	적용하기 위한 목적으로 2002년 7월 15일 창설
p436	15.3 우리나라의 감항증명 체계	15.3 우리나라의 항공기 인증 체계
p436	15.3.2 감항증명의 법적 성질	15.3.2 항공기 인증의 법적 성질

페이지	수정 전	수정 후
p439 下13	부품등제작자 증명(PMA; Products Manufacturer Approval) 등이 있다.	부품등제작자 증명(PMA; Parts Manufacturer Approval) 등이 있다.
p443 下13	② 특별감항증명서(Special Airworthiness Certificates): 항공기가 기술기준을 충족하지 못하여 운용범위 및 비행성능 등을 일부 제한할 경우 제한 용도로 안전하게 운용할 수 있다고 판단되는 경우 발급된다. 특별감항증명서의 용도분류는 제한(restricted), 실험(experimental) 및 특별비행허가(special flight permit)로 구분하며, 연구기관 등의 연구 및 개발항공기, 전시, 시장조사용 항공기, 조종연습용 항공기 및 무인항공기에 대해 발급한다.	② 특별감항증명서(Special Airworthiness Certificates): 항공기가 제한형식 증명을 받았거나 항공기의 연구, 개발등 항공기 제작자 또는 소유자 등이 운용범위를 검토하여 안전하게 운용할 수 있다고 판단되는 경우 발급된다. 특별감항증명서의 용도분류는 제한, 실험 및 특별비행허가로 구분한다.
p445	15.5 무인항공기 감항증명	15.5 무인항공기 인증 체계
p447	15.5.2 무인항공기 감항증명	15.5.2 무인항공기 인증 체계
p472 이후 일괄수정	무선조정	무선조종
p453 下7	날개의 단면이 위가 볼록한 형태라야 양력에 대한 항력의 비율이 커진다고 주장하면서	날개의 단면이 위가 볼록한 형태라야 항력에 대한 양력의 비율이 커진다고 주장하면서
p472 下4	무인기 모델(aerodrone)을 들 수 있다.	무인기 모델(aerodrome)을 들 수 있다.
p472 下1	미국을 중심으로 다양한 무선조정(radio-controlled) 무인기의	미국을 중심으로 다양한 무선조종(radio-controlled) 무인기의
p482 上1	활공부를 두어 조정연습을 하게 하여	활공부를 두어 조종연습을 하게 하여

그림수정

페이지	수정 전	수정 후
그림수정 p15	<p>그림 1.11 가스터빈 연소기 내 연소 과정 전산 해석 (https://www.nas.nasa.gov/SC17/gallery.html)</p>  <p>그림 1.11 가스터빈 연소기 내 연소 과정 전산해석 (https://www.nas.nasa.gov/SC17/gallery.html)</p>	<p>그림 1.11 가스터빈 연소기 내 연소 과정 전산 해석 (온도분포(좌)와 NO 분포(우))</p>  <p>그림 1.11 가스터빈 연소기 내 연소 과정 전산해석 (온도분포(좌)와 NO 분포(우))</p>
p62	<p>그림 3.19</p>  <p>그림 3.19 음속과 압축성 효과</p>	<p>그림 3.19</p>  <p>그림 3.19 음속과 압축성 효과</p>
p110	<p>그림 5.1 - 태양 추진</p> <p>그림 5.1 - 연료추진</p>  <p>그림 5.1 추진기계의 분류</p>	<p>그림 5.1 - 태양광 추진</p> <p>그림 5.1 - 연료전지 추진</p>  <p>그림 5.1 추진기계의 분류</p>
p126	<p>그림 5.17 - 이그나이터</p> <p>그림 5.17 - 터빈노즐</p>  <p>그림 5.17 캔형 연소기와 환형 연료연소기 개념도</p>	<p>그림 5.17 - 점화기</p> <p>그림 5.17 - 터빈노즐</p>  <p>그림 5.17 캔형 연소기와 환형 연료연소기 개념도</p>

페이지	수정 전	수정 후
p132	<p>그림 5.23 - 실린더, 커넥팅 로드, 피스톤, 크랭크 시프트</p>  <p>그림 5.23 왕복 4행정엔진의 기본 구성품</p>	<p>그림 5.23 - 글자 삭제</p>  <p>그림 5.23 왕복 4행정엔진의 기본 구성품</p>
p143	<p>그림 6.1</p>  <p>그림 6.1 항공기 자유물체도</p>	<p>그림 6.1</p>  <p>그림 6.1 항공기 자유물체도</p>
p149	<p>그림 6.7</p>  <p>(가) 왕복엔진·프로펠러 조합 (나) 제트엔진</p> <p>그림 6.7 이용마력 곡선</p>	<p>그림 6.7</p>  <p>(가) 왕복엔진·프로펠러 조합 (나) 제트엔진</p> <p>그림 6.7 이용마력 곡선</p>

페이지	수정 전	수정 후
p153	<p>그림 6.13</p> <p>그림 6.13 고도와 최대 상승률 관계</p>	<p>그림 6.13</p> <p>그림 6.13 고도와 최대 상승률 관계</p>
p155	<p>그림 6.15 - 활강</p> <p>그림 6.15 활강각과 활강거리</p>	<p>그림 6.15 - 활공</p> <p>그림 6.15 활공각과 활공거리</p>
p159	<p>그림 6.18</p> <p>그림 6.18 제트 항공기의 최대 항속거리와 최대 항속시간 조건</p>	<p>그림 6.18</p> <p>그림 6.18 제트 항공기의 최대 항속거리와 최대 항속시간 조건</p>

페이지	수정 전																																							
p181	그림 7.13																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>판단기준</th> <th>비행기 상태</th> <th>조정사의 임무부담</th> <th>점수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">예</td> <td>탁월함</td> <td>조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>무시할 만한 결함</td> <td>조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>우수함-약간 불유쾌한 결함</td> <td>원하는 성능을 얻기 위하여 최소한의 주의력이 필요함</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">더 이상의 개선 없이 만족하는가?</td> <td>심각하지 않지만 정기신 결함</td> <td>원만한 주의력 기울이면 원하는 성능을 얻을 수 있음</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>약간의 장애를 초래하는 결함</td> <td>적절한 성능을 얻기 위해서 상당한 주의력 기울여야 함</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>대단한 장애지만 허용되는 결함</td> <td>적절한 성능을 얻기 위해서 집중적 주의력 기울여야 함</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">조종사의 원만한 업무 부담으로도 적절한 성능이 얻어지는가?</td> <td>심각하지 않지만 정기신 결함</td> <td>조종기능에는 문제가 없지만 조종간을 최대한 움직여도 적절한 성능을 얻지 못함</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>약간의 장애를 초래하는 결함</td> <td>조종을 하기 위하여 상당한 주의력 기울여야 함</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>대단한 장애지만 허용되는 결함</td> <td>조종을 유지하기 위하여 집중적 주의력 기울여야 함</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>조종 가능?</td> <td>반드시 개선이 필요함</td> <td>중대한 결함</td> <td>주어진 임무수행 중 일부 비행영역에서 조종 불능</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">그림 7.13 쿠파-하퍼 평가 기준</p>	판단기준	비행기 상태	조정사의 임무부담	점수	예	탁월함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	1	무시할 만한 결함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	2	우수함-약간 불유쾌한 결함	원하는 성능을 얻기 위하여 최소한의 주의력이 필요함	3	더 이상의 개선 없이 만족하는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	원만한 주의력 기울이면 원하는 성능을 얻을 수 있음	4	약간의 장애를 초래하는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 상당한 주의력 기울여야 함	5	대단한 장애지만 허용되는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 집중적 주의력 기울여야 함	6	조종사의 원만한 업무 부담으로도 적절한 성능이 얻어지는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	조종기능에는 문제가 없지만 조종간을 최대한 움직여도 적절한 성능을 얻지 못함	7	약간의 장애를 초래하는 결함	조종을 하기 위하여 상당한 주의력 기울여야 함	8	대단한 장애지만 허용되는 결함	조종을 유지하기 위하여 집중적 주의력 기울여야 함	9	조종 가능?	반드시 개선이 필요함	중대한 결함	주어진 임무수행 중 일부 비행영역에서 조종 불능	10
판단기준	비행기 상태	조정사의 임무부담	점수																																					
예	탁월함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	1																																					
	무시할 만한 결함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	2																																					
	우수함-약간 불유쾌한 결함	원하는 성능을 얻기 위하여 최소한의 주의력이 필요함	3																																					
더 이상의 개선 없이 만족하는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	원만한 주의력 기울이면 원하는 성능을 얻을 수 있음	4																																					
	약간의 장애를 초래하는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 상당한 주의력 기울여야 함	5																																					
	대단한 장애지만 허용되는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 집중적 주의력 기울여야 함	6																																					
조종사의 원만한 업무 부담으로도 적절한 성능이 얻어지는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	조종기능에는 문제가 없지만 조종간을 최대한 움직여도 적절한 성능을 얻지 못함	7																																					
	약간의 장애를 초래하는 결함	조종을 하기 위하여 상당한 주의력 기울여야 함	8																																					
	대단한 장애지만 허용되는 결함	조종을 유지하기 위하여 집중적 주의력 기울여야 함	9																																					
조종 가능?	반드시 개선이 필요함	중대한 결함	주어진 임무수행 중 일부 비행영역에서 조종 불능	10																																				

페이지	수정 후																																							
	그림 7.13																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>판단기준</th> <th>비행기 상태</th> <th>조정사의 임무부담</th> <th>점수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">예</td> <td>탁월함</td> <td>조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>무시할 만한 결함</td> <td>조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>우수함-약간 불유쾌한 결함</td> <td>원하는 성능을 얻기 위하여 최소한의 주의력이 필요함</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">더 이상의 개선 없이 만족하는가?</td> <td>심각하지 않지만 정기신 결함</td> <td>원만한 주의력 기울이면 원하는 성능을 얻을 수 있음</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>약간의 장애를 초래하는 결함</td> <td>적절한 성능을 얻기 위해서 상당한 주의력 기울여야 함</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>대단한 장애지만 허용되는 결함</td> <td>적절한 성능을 얻기 위해서 집중적 주의력 기울여야 함</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">조종사의 원만한 업무 부담으로도 적절한 성능이 얻어지는가?</td> <td>심각하지 않지만 정기신 결함</td> <td>조종기능에는 문제가 없지만 조종간을 최대한 움직여도 적절한 성능을 얻지 못함</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>약간의 장애를 초래하는 결함</td> <td>조종을 하기 위하여 상당한 주의력 기울여야 함</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>대단한 장애지만 허용되는 결함</td> <td>조종을 유지하기 위하여 집중적 주의력 기울여야 함</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>조종 가능?</td> <td>반드시 개선이 필요함</td> <td>중대한 결함</td> <td>주어진 임무수행 중 일부 비행영역에서 조종 불능</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">그림 7.13 쿠파-하퍼 평가 기준</p>	판단기준	비행기 상태	조정사의 임무부담	점수	예	탁월함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	1	무시할 만한 결함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	2	우수함-약간 불유쾌한 결함	원하는 성능을 얻기 위하여 최소한의 주의력이 필요함	3	더 이상의 개선 없이 만족하는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	원만한 주의력 기울이면 원하는 성능을 얻을 수 있음	4	약간의 장애를 초래하는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 상당한 주의력 기울여야 함	5	대단한 장애지만 허용되는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 집중적 주의력 기울여야 함	6	조종사의 원만한 업무 부담으로도 적절한 성능이 얻어지는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	조종기능에는 문제가 없지만 조종간을 최대한 움직여도 적절한 성능을 얻지 못함	7	약간의 장애를 초래하는 결함	조종을 하기 위하여 상당한 주의력 기울여야 함	8	대단한 장애지만 허용되는 결함	조종을 유지하기 위하여 집중적 주의력 기울여야 함	9	조종 가능?	반드시 개선이 필요함	중대한 결함	주어진 임무수행 중 일부 비행영역에서 조종 불능	10
판단기준	비행기 상태	조정사의 임무부담	점수																																					
예	탁월함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	1																																					
	무시할 만한 결함	조종사의 주위력과 무관하게 원하는 성능을 얻을 수 있음	2																																					
	우수함-약간 불유쾌한 결함	원하는 성능을 얻기 위하여 최소한의 주의력이 필요함	3																																					
더 이상의 개선 없이 만족하는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	원만한 주의력 기울이면 원하는 성능을 얻을 수 있음	4																																					
	약간의 장애를 초래하는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 상당한 주의력 기울여야 함	5																																					
	대단한 장애지만 허용되는 결함	적절한 성능을 얻기 위해서 집중적 주의력 기울여야 함	6																																					
조종사의 원만한 업무 부담으로도 적절한 성능이 얻어지는가?	심각하지 않지만 정기신 결함	조종기능에는 문제가 없지만 조종간을 최대한 움직여도 적절한 성능을 얻지 못함	7																																					
	약간의 장애를 초래하는 결함	조종을 하기 위하여 상당한 주의력 기울여야 함	8																																					
	대단한 장애지만 허용되는 결함	조종을 유지하기 위하여 집중적 주의력 기울여야 함	9																																					
조종 가능?	반드시 개선이 필요함	중대한 결함	주어진 임무수행 중 일부 비행영역에서 조종 불능	10																																				

페이지	수정 전
p238	그림 9.17
	<p style="text-align: center;">그림 9.17 교체 추진제 내부 형상과 추력 형상과의 관계</p>

페이지	수정 후
	그림 9.17
	<p style="text-align: center;">그림 9.17 교체 추진제 내부 형상과 추력 형상과의 관계</p>

페이지	수정 전
p261	그림 10.11
	<p style="text-align: center;">그림 10.11 깃 요소에 작용하는 상대풍의 방향</p>

페이지	수정 후
	그림 10.11
	<p style="text-align: center;">그림 10.11 깃 요소에 작용하는 상대풍의 방향</p>

페이지	수정 전
p262	그림 10.12
	<p style="text-align: center;">그림 10.12 전진 비행시의 속도벡터 방향</p>

페이지	수정 후
	그림 10.12
	<p style="text-align: center;">그림 10.12 전진 비행시의 속도벡터 방향</p>

페이지	수정 전	수정 후
p265	<p>그림 10.14</p> <p>그림 10.14 지면 근처에서의 공기흐름 상태</p>	<p>그림 10.14</p> <p>그림 10.14 지면 근처에서의 공기흐름 상태</p>
p266	<p>그림 10.16 - 전진비용가속도</p> <p>그림 10.16 헬리콥터의 단계별 친이 비행</p>	<p>그림 10.16 - 전진비행가속도</p> <p>그림 10.16 헬리콥터의 단계별 친이 비행</p>
p268	<p>그림 10.19</p> <p>그림 10.19 오토자이로의 로터 깃 단면</p>	<p>그림 10.19</p> <p>그림 10.19 오토자이로의 로터 깃 단면</p>

페이지	수정 전	수정 후
p276	<p>그림 10.29</p>  <p>그림 10.29 항공우주연구원의 스마트무인기</p>	<p>그림 10.29</p>  <p>그림 10.29 항공우주연구원의 스마트무인기</p>
p293	<p>그림 11.9</p>  <p>그림 11.9 항공우주연구원에서 개발한 스마트무인기</p>	<p>그림 11.9</p>  <p>그림 11.9 항공우주연구원에서 개발한 스마트무인기</p>
p302	<p>그림 11.18 - 인텔의 드론 쇼</p>	<p>그림 11.18 - 3.1 절 100주년 기념 군집 드론 쇼 공공누리에 따라 한국항공우주연구원의 공공저 작물 이용</p>
	 <p>그림 11.18 인텔의 드론 쇼</p>	 <p>그림 11.18 3.1 절 100주년 기념 군집 드론 쇼 (공공누리에 따라 한국항공우주연구원의 공공저작물 이용)</p>
p324	<p>그림 12.2</p>   <p>VHF 통신용 안테나 고속 항공기용 DME/Transponder 안테나</p> <p>그림 12.2 공기용 안테나의 예</p>	<p>그림 12.2</p>   <p>VHF 통신용 안테나 고속 항공기용 DME/Transponder 안테나</p> <p>그림 12.2 항공기용 안테나의 예</p>

페이지	수정 전	수정 후
p420	그림 14.6	교체

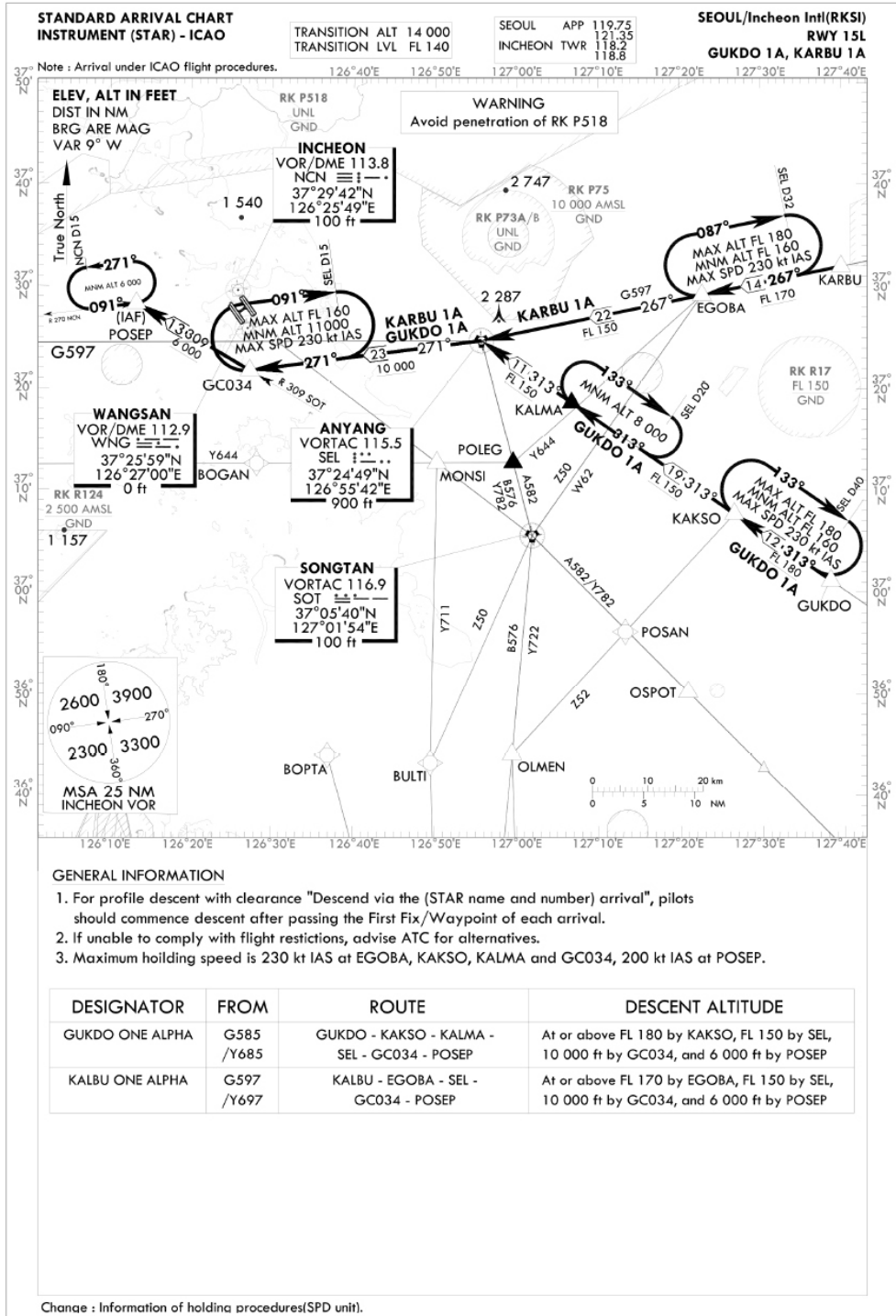


그림 14.6 인천국제공항 표준계기도착절차의 예

페이지	수정 전	수정 후
p422	그림 14.6	교체

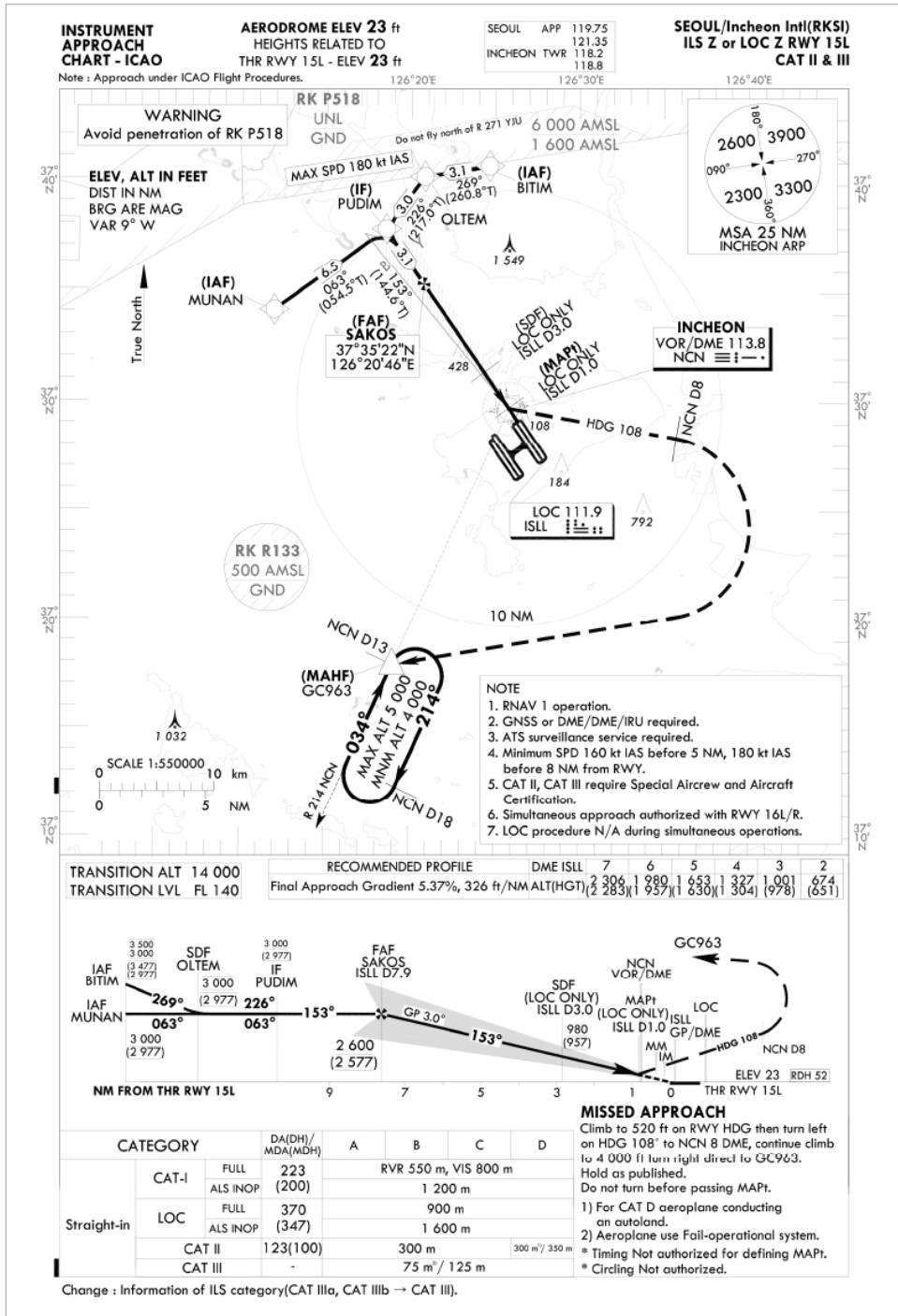


그림 14.7 인천국제공항 계기착륙절차의 예