

管制圏、GCA誘導経路については別添の空域図を参照すること。

C-130/C-12 横田飛行場 (RJTY)

- 1 **IFR (計器飛行方式)**: 横田飛行場への誘導経路は、東側5～15マイルに設定され、通常4000～5000フィートで飛行する。アップウィンドは南北5～20マイルで、それぞれのレーダーダウンウィンドに誘導される。ベースレッグは飛行場から10～25マイルの地点から西へ誘導され、3000フィートに降下し最終進入に入る(23ページを参照)。
- 2 **VFR (有視界飛行方式)**: 低高度での飛行を許可された場合を除き、北方向への出発は他飛行場の管制圏を避けるため横田TACAN R-360より西側を26マイルまで進出するか、3000フィートに到達してから東側へ飛行する。場周経路へは立川飛行場の管制圏を避けるため西側から進入する。C-130の編隊飛行(物投訓練を含む)は、低高度で飛行場の北方向へ出発し又北側から進入する。出発は横田TACAN R-357を対地1000フィート(夜間2200フィート)で飛行する。
- 3 VFR360°直上進入(オーバーヘッド、パターン): VFR360°直上進入は飛行場西側へブレイクし、飛行高度は1500又は2500フィートである。東側にブレイクすることはごくまれであるが、この場合立川管制圏を避けるため飛行場から1マイル以内を飛行する。
- 4 南からVFR進入する場合は、八王子市街を避けるため多摩川上空でベースターンを開始する。
- 5 ラジコン飛行機: 横田飛行場内においてラジコン飛行が行われ、主に滑走路の東側で、高度は対地175フィート以下である。
- 6 編隊飛行訓練: 横田飛行場においてC130による編隊飛行訓練が実施されている。もし1機のC130を視認した場合でも編隊飛行の後続機がある可能性に注意する必要がある。通常2～6マイル間隔の縦列隊形で、ほぼ同高度を飛行している。
- 7 常に自機の位置を確認及び掌握しておくことは重要である。参考までに横田滑走路(明るい灰色のコンクリート製)はしばしば、立川滑走路(横田から4マイル東南東、暗い灰色のアスファルト製)、入間滑走路(横田から7マイル北北東、暗い灰色のアスファルト製)との誤認が起きている。
- 8 特殊飛行: C130及びC12は横田管制圏内において様々な方向の高度5500フィートからの急降下進入を行うことがある。またC130は低高度飛行訓練(地上からの高さ1500フィート以下)を関東平野(山岳地含む)全域で行っている。(15ページを参照)

** See airspace map included herein for control zone & Ground Controlled Approach (GCA) information*

C-130/C-12 YOKOTA (RJTY)

1. **IFR:** Yokota IFR patterns are flown 5-15 miles east of the field, normally at 4,000 or 5,000 ft MSL. Depending on the active runway, departing aircraft will continue upwind 5-20 miles. Aircraft will be vectored for a downwind turn at this point & will turn base approximately 10-25 miles north or south of the airfield descending to 3,000 ft MSL. See page 23.
2. **VFR:** Unless flying an approved low-level route, VFR departures should follow these procedures. Departing Yokota to the north with an easterly turn-out requires maintaining on or west of the YOK R-360 for 26 NM or until reaching 3,000 ft MSL before turning east to remain clear of other airport control zones. Enter the VFR pattern only from the west to avoid Tachikawa airspace. C-130 formations usually fly low-level routes to the north with a recovery (airdrop) from the north. C-130 VFR departures to the north usually fly heading 357 at 1,000 ft AGL day (2,200 ft MSL at night).
3. VFR Overhead pattern altitudes are flown between 1,500 and 2,500 ft MSL; all patterns are flown to the west. Patterns flown to the east are rare, but pilots flying to the east should remain within 1 NM of the runway to avoiding entering Tachikawa's airspace.
4. 374 AW aircraft do not over fly the town of Hachioji, located 5 NM south of Yokota. Because of this, our aircraft often turn base over the Tama River to land to the north.
5. All pilots should also be aware that Yokota AB has radio controlled aircraft. Though not likely to cause a problem, these aircraft will definitely surprise you if you are not expecting them. They fly in a confined area on the east side of the runway and will generally stay below 175 ft AGL.
6. Use caution when you have visual acquisition on one C-130, as these aircraft frequently fly in formation. Another aircraft may be following in trail of the first, at a similar altitude, normally between 2 and 6 miles behind the lead aircraft.
7. It is imperative you remain position-oriented at all times & avoid mistaking nearby Tachikawa (4NM ESE of Yokota) or Iruma (7 NM NNE of Yokota) for Yokota. To aid in visual reference, note that both Tachikawa & Iruma have dark colored asphalt runways; Yokota has a light gray concrete runway.
8. **Unusual C-130 & C-12 Aircraft Operations:**
 - C-130s/C-12s may operate within 5 NM of Yokota (any direction) and descend suddenly from up to 5,500 ft MSL into Yokota.
 - C-130s may also operate at or below 1,500 ft AGL in the Kanto Plains area navigating off terrain. See page 15.

横田飛行場におけるUH-1ヘリコプター運用方式

1. 横田飛行場には、ホバリングパッドが2か所あり(16図参照)、これらは横田飛行場に離着陸するヘリコプターが使用する。
2. 東側並行F誘導路の北側に位置する北東ホバリングパッドが第二パッドとして訓練及び試験飛行のために使用される。北東場周経路は、北東ホバリングパッドを基点として北へ2マイル、南はG誘導路とF誘導路の北側交点までの長方形の経路で、西側はF誘導路の西端まで、東側は滑走路の中心線より1マイル東の平行線から構成される。
3. 南東ホバリングパッドはF誘導路の南側に位置し、主要パッドとして訓練及び試験飛行のために使用される。南東の場周経路は南東ホバリングパッドを基点に南へ2マイル、北はH誘導路とF誘導路の交点までの長方形の経路であり、西側はF誘導路の西端まで、東側は滑走路の中心線より1マイル東の平行線から構成される。
4. ヘリコプターの運航は飛行場西側のヘリコプター駐機場周辺で許可されている為、この地区を地上滑走する際には、ヘリコプターの離着陸に注意を払わねばならない。
5. F誘導路の西、北東ホバリングパッドに接する形で芝着陸地区があり、ヘリコプターの離着陸訓練に使用される。
6. UH-1Nは西駐機場のD1とD2へ離着陸を行う。離陸後はそのまま東へ向かい立川空域へと飛行する。東へ離陸するまた、東から着陸降下するヘリコプターに注意を要する。
7. 瑞穂町会館の上空は騒音防止区域の為に飛行禁止となっている。瑞穂町民会館は離陸滑走路36の北端から北東へ1/2マイルに位置している。その建物には緑色の看板に「瑞穂町民会館」と掲示されている。

UH-1 HELICOPTER OPERATIONS AT YOKOTA (RJTY)

1. There are two hover points at Yokota AB (see page 16). These are the primary helicopter operating areas on the airfield.
2. The Northeast hover point is the secondary staging area for transition training and helicopter FCFs and is located on the north end of Taxiway Foxtrot. The Northeast Transition Area overlies the Northeast hover point and encompasses a rectangular area extending no more than 2 miles north and no farther south than the north intersection of Taxiway Golf and Taxiway Foxtrot, an imaginary line parallel to the west pavement edge of Taxiway Foxtrot and an imaginary line 1 NM east and parallel to Runway 18/36 centerline.
3. The Southeast hover point is the primary staging area for operations and is located on the south end of Taxiway Foxtrot. The Southeast Transition Area overlies the Southeast hover point and encompasses a rectangular area extending no more than 2 miles south and no farther north than the intersection of Taxiway Hotel and Taxiway Foxtrot, an imaginary line parallel to the west pavement edge of Taxiway Foxtrot and an imaginary line 1 NM east and parallel to Runway 18/36 centerline.
4. Helicopter operations are permitted on the west ramp in the vicinity of the helicopter parking. Exercise caution when taxiing in this area due to helicopter arrivals and departures.
5. The Grass Slide Area is used for helicopter slide landings and is located west of Taxiway Foxtrot near the Northeast hover point.
6. UH-1N aircraft depart and arrive to the West parking ramp at D1 and D2. Their departure path is directly to the East and towards Tachikawa's airspace. Be aware of helicopter traffic arriving and departing to the East.
7. Mizuho town hall is a no-fly area due to noise abatement. The town hall is approximately 1/2 NM Northeast of the departure end of Runway 36. The building has a green billboard with "Mizuho Town Hall" on it.

UH-1の特別VFR飛行及びヘリコプターの運航

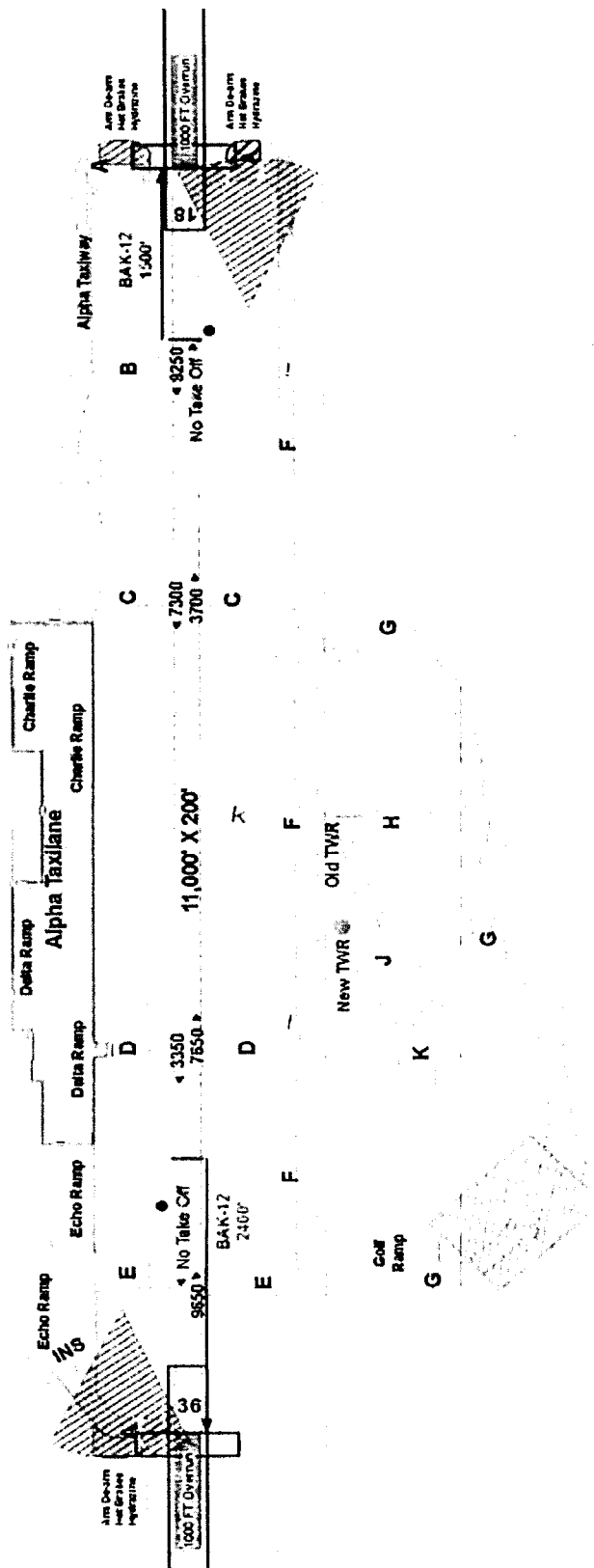
1. ヘリコプターの操縦士は横田基地及び立川基地周辺の特別有視界飛行（SVFR）ルートに精通していなければならない。
2. これらの経路を把握していないパイロットには、ラプコン(RAPCON)がそれぞれの状況に応じてでクリアランスを発出する。
3. 横田管制塔は、横田コントロールゾーン内外へのSVFR運航を要求する全ての航空機にSVFRクリアランスを(必要に応じラプコンの承認を得て)発出する。制限飛行高度 2500ft MSL以下の高度が横田コントロールゾーン内での全てのSVFR運航に対し課される。ラプコンは、コントロールゾーン内で既に飛行中、または進入/出発中のSVFR対SVFR、SVFR対IFRの間の管制間隔を確保する。ラプコンは、連続的なSVFR飛行での離陸とコントロールゾーン内でのSVFRとIFR間に目視間隔を提供することを管制塔に対し許可する場合がある。
4. 立川基地の管制塔も同様なコントロールゾーンのサービスを 1,700ft MSL以下の高度で提供している。
5. 横田レーダーアドバイザーまたはIFRの利用を必要とする全ての航空機は、横田アライバルに 261.4MHz か 123.8MHzの周波数で通信設定を行なうこと。
6. SVFRにより飛行する場合、パイロットは: SVFRによる飛行を開始する前に管制機関に対しSVFRの承認を要請すること。適切なクリアランスを取って管制圏に進入し、離脱の際管制機関に通報すること。常に地上を視認し、許可なしに指示された経路や飛行高度から逸脱してはならない。気象状況により、SVFRによる飛行の継続ができない場合は、横田基地アライバル 261.4 または 123.8 にその旨を通報すること。

UH-1 SPECIAL VFR (SVFR) HELICOPTER OPERATIONS AT YOKOTA

(RJTY)

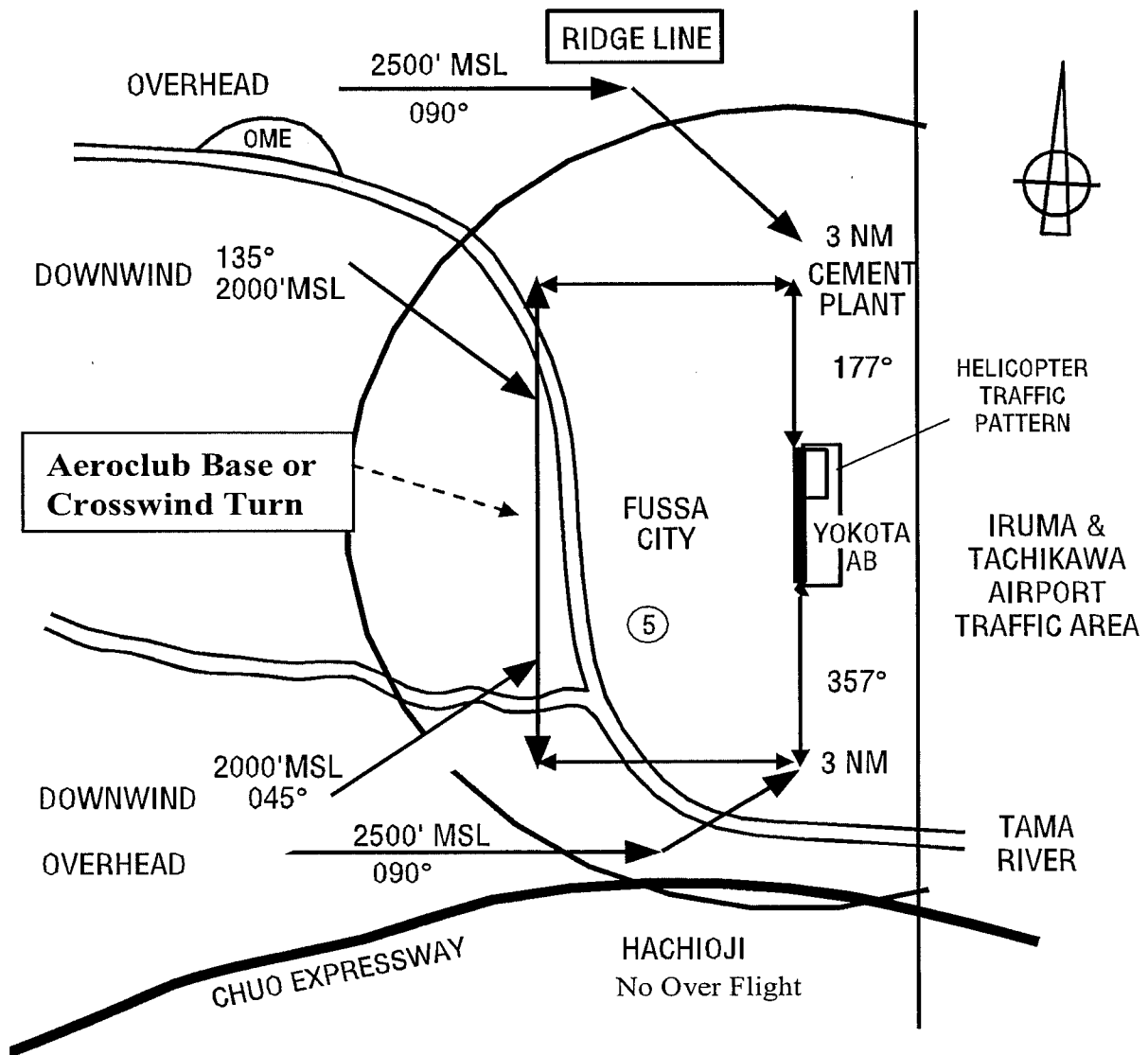
1. Helicopter pilots must be knowledgeable of SVFR routes around Yokota AB and Tachikawa.
2. Pilots unfamiliar with these routes will be issued a clearance by RAPCON on an individual basis.
3. Yokota Tower issues SVFR clearances (with RAPCON approval if needed) to all aircraft requesting SVFR operations into/within/out of the Yokota Control Zone. A restricted altitude of 2,500 ft MSL and below will be assigned to all SVFR operations within the Control Zone. RAPCON ensures separation between SVFR/SVFR & SVFR/IFR operations within, exiting, and entering the Control Zone. RAPCON may authorize Tower to provide visual separation between successive departures on SVFR routes, and between SVFR/IFR operations in the Control Zone.
4. Tachikawa Tower provides similar Control Zone service, except expect 1,700ft MSL.
5. All aircraft requiring radar advisory or IFR service contact Yokota Arrival on 261.4 or 123.8.
6. When flying SVFR, pilots should: Request SVFR clearances from the appropriate agency prior to commencing SVFR operations. Only enter a Control Zone with proper clearance and advise the agency when departing. Maintain visual reference to the ground at all times and not deviate from assigned route or altitude without approval. If weather conditions prevent continuing the operation, contact Yokota Arrival on 261.4 or 123.8 for further assistance.

Yokota Airfield

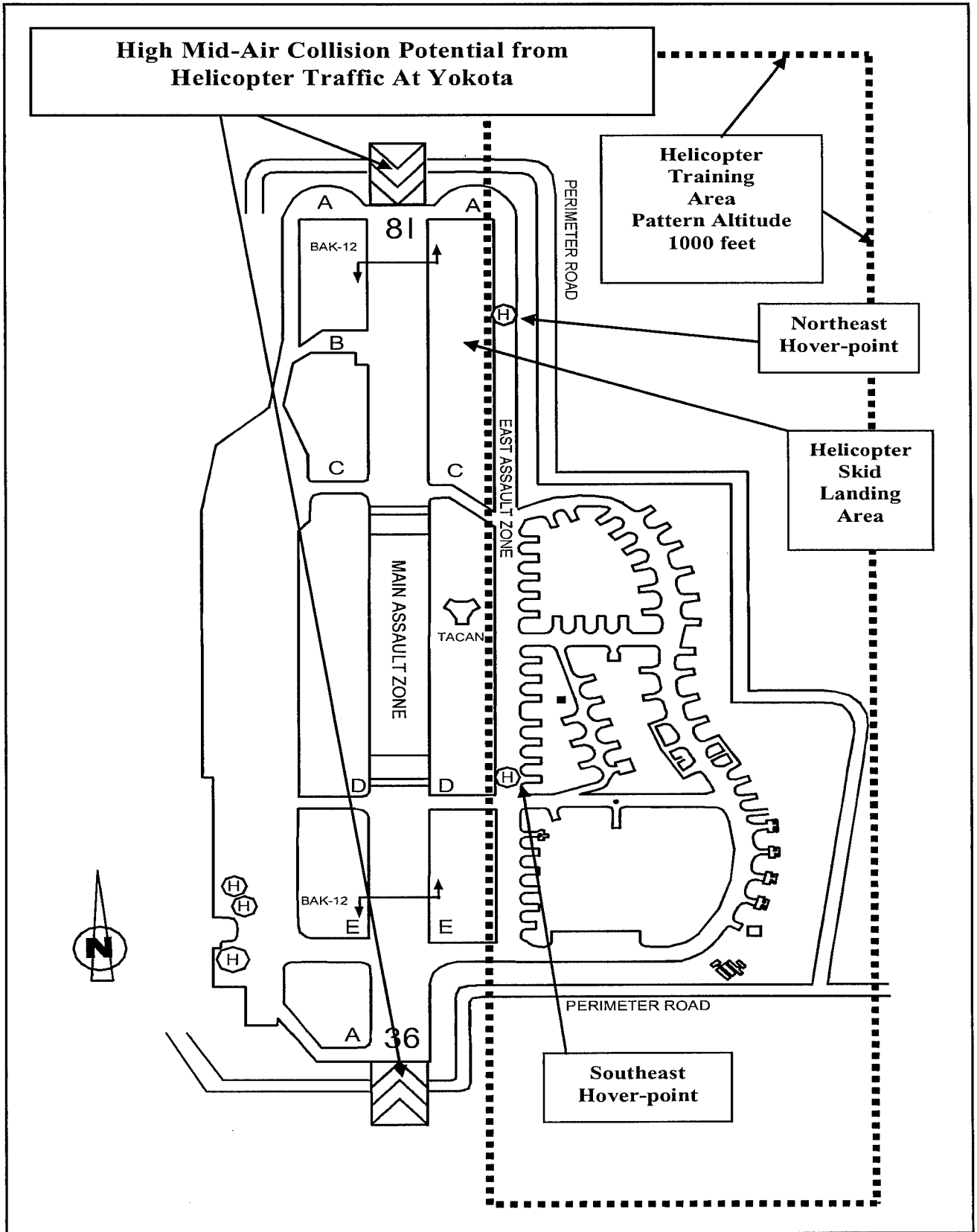


C-130/C-12 Yokota AB VFR Patterns

1. NORMAL PATTERNS WILL BE TO THE WEST OF RUNWAY EAST PATTERNS ARE AUTHORIZED BY EXCEPTION. DO NOT FLY MORE THAN 1 NM EAST OF THE EXTENDED RUNWAY CENTERLINE SO AS TO AVOID IRUMA AND TACHIKAWA AIRPORT TRAFFIC AREAS.
2. DO NOT OVERFLY HACHIOJI.
3. DO NOT MISTAKE IRUMA AB OR TACHIKAWA AB FOR YOKOTA AB.
4. A 2000' MSL OVERHEAD OR 1500' MSL DOWNWIND MAY BE REQUESTED FROM TOWER.
5. YOKOTA AERoclub STANDARD ARRIVAL/DEPARTURE ROUTING 2000' MSL TO 3000' MSL.

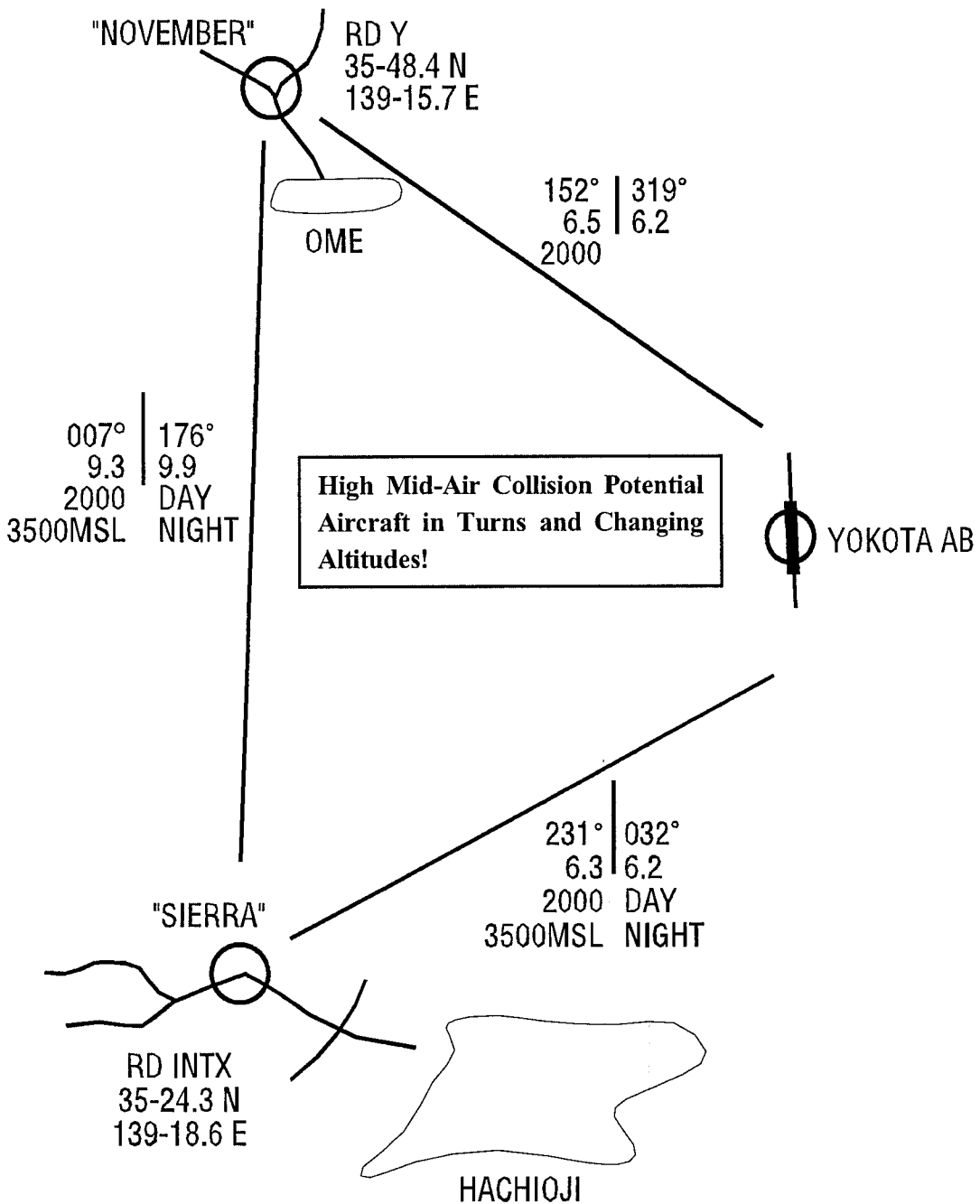


UH-1N YOKOTA AB VFR PATTERN

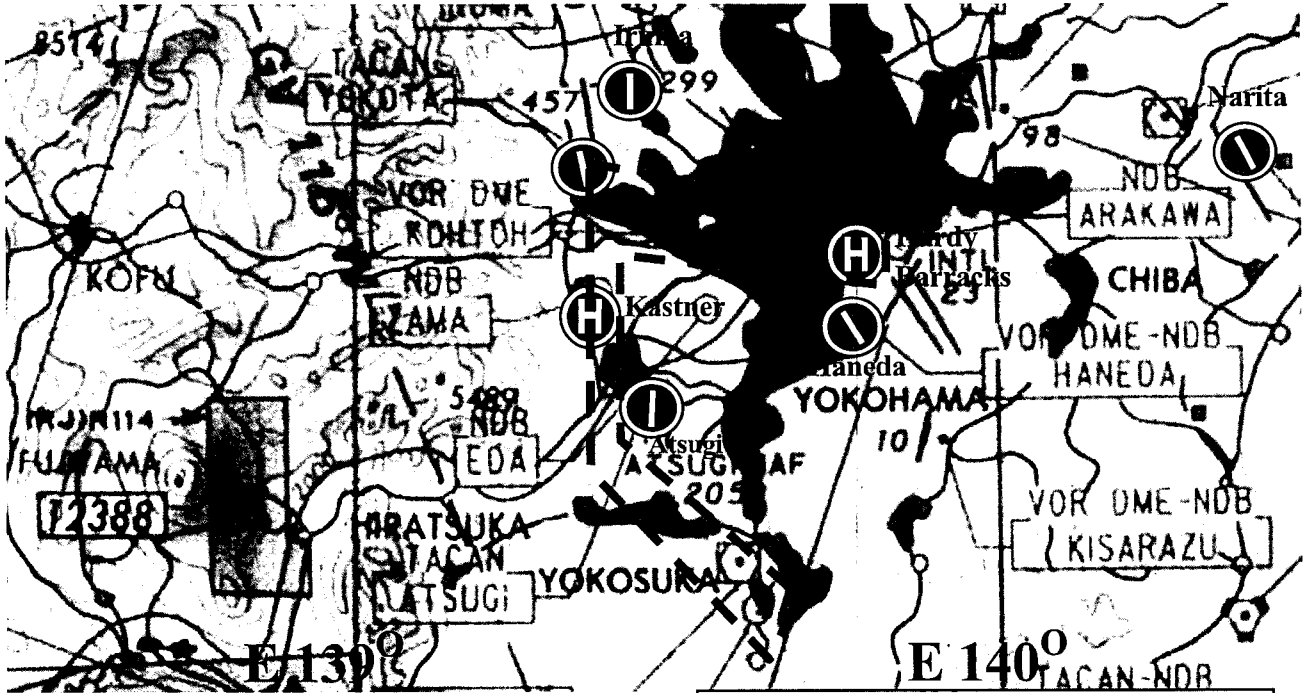


VFR Reporting Points for C-130's

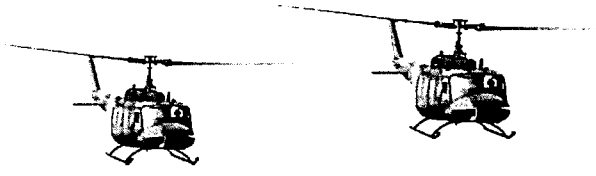
OVERHEAD PATTERN 2500MSL AND DOWNWIND
 PATTERN 2000MSL.
 A 2000'MSL OVERHEAD OR 1500'MSL DOWNWIND
 MAY BE REQUESTED FROM TOWER.



UH-1 TRAINING AREAS

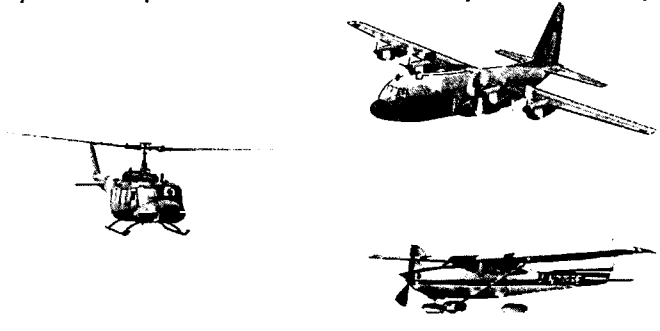
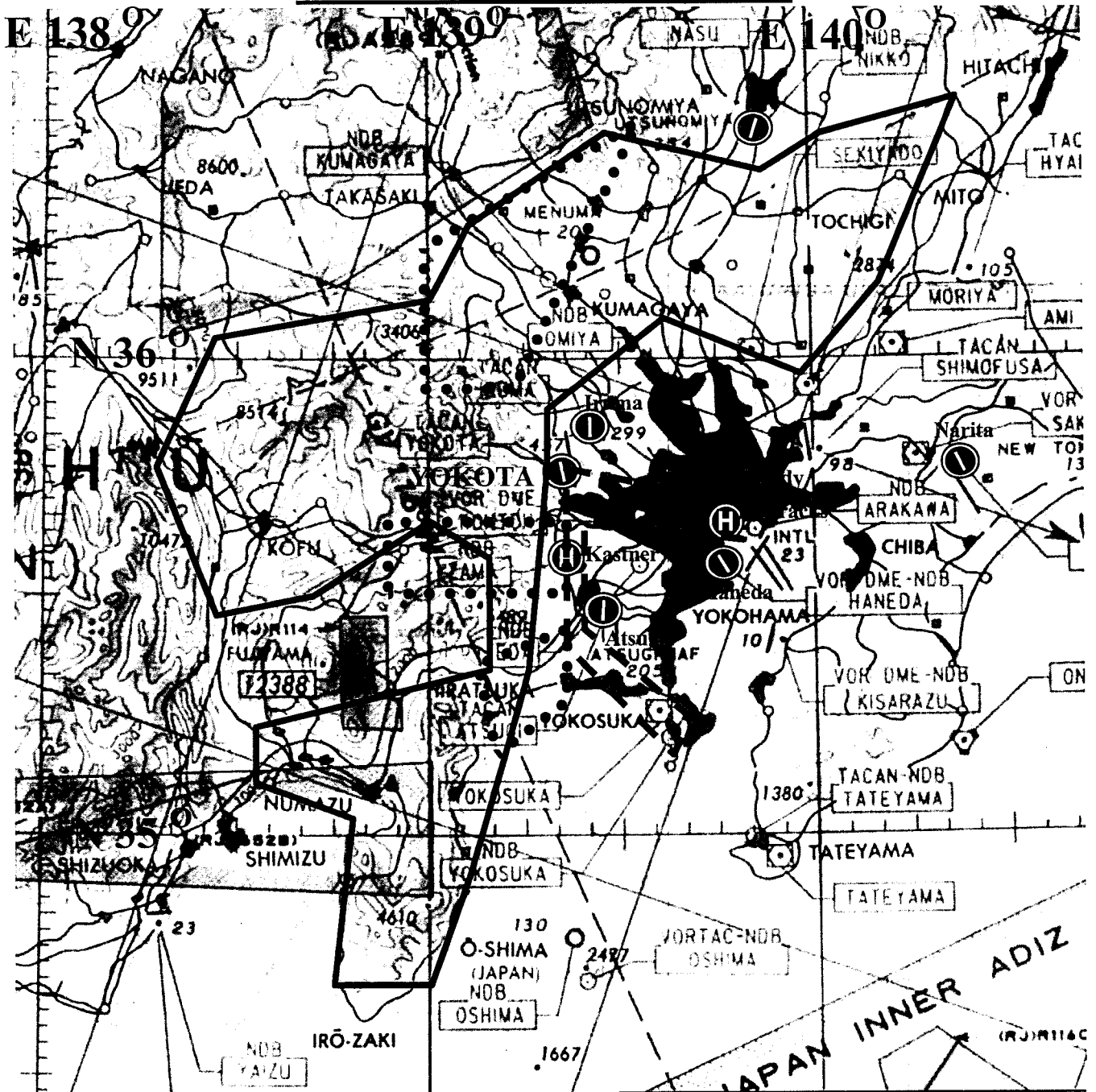


UH-1 configuration — — — — —
 1000 ft AGL – 1500 ft AGL



YOKOTA

Yokota AB VFR Training Areas



C-130 Formation	—————
500AGL – 5,000AGL	
UH-1 Formation	- - - - -
1,000 AGL – 1,500 AGL	
Aero Club Training	•••••
Surface – 8.500 MSL	

入間飛行場 (RJTJ)

- 1 IFR: GCA (着陸誘導管制) パターンは高度 2000~4000 フィート、アップウィンドは南北に 3~5 マイル、ダウンウィンドは東側 5~10 マイル幅、ベースレグへは南北 8~12 マイルの地点で西側へ誘導。最終進入は 2000 フィートから降下進入する。
- 2 VFR: 360° 直上進入イニシャルポイントは飛行場北東または南東で高度 2500 フィートである。場周経路は東側で高度 1300 または 2000 フィートである。全ての経路は飛行場の東側に設定されている。

IRUMA (RJTJ)

1. **IFR:** Iruma IFR patterns are flown 5-10 miles east of the field, normally between 2,000 and 4,000 ft MSL. Depending on the active runway, departing aircraft will continue upwind 3-5 miles. Aircraft will be vectored for downwind turn at this point & will turn base approximately 8-12 miles north or south of the airfield (respectively) descending to 2,000 ft MSL.
2. **VFR:** Iruma aircraft enter the VFR overhead pattern northeast or southeast (Runway dependent) of the airfield at 2,500 ft MSL. Rectangular pattern enter east of the airfield between 1,300 ft and 2,000 ft MSL. All patterns are flown to the east of the airfield.

厚木飛行場 (RJTA)

- 1 特性: 多数の米海軍ジェット戦闘機が高速で飛行している。特に滑走路 01 からの出発機は 11,000 フィートまで急上昇するので注意が必要である。
- 2 IFR: GCA パターンは高度 2000~5000 フィート、アップウィンドは南北に 5 マイル、ダウンウィンドは東側 3~10 マイル、ベースレグへは南北 8~12 マイルの地点で西側に誘導。最終進入は 2000 フィートから降下進入する。なお GCA 誘導経路は航空路 W14 と重複している。
- 3 VFR: 360° 直上進入上にイニシャルポイントは飛行場北西 8 マイルまたは南 7 マイルで高度 2200 フィートである。場周経路は飛行場西側に設定され高度は 1700 フィートである。

ATSUGI (RJTA)

1. Atsugi has a large number of fast moving fighter type aircraft. On departure, fighter aircraft depart Runway 01 to the north climbing quickly to 11,000 ft.
2. **IFR:** Atsugi IFR patterns are flown between 2,000 and 5,000 ft MSL. Aircraft continue upwind 5 miles north or south of the runway before being turned on a downwind that roughly overlaps W-14. Aircraft will be vectored for a base turn 8-12 flying miles from the runway and will be at or descending to 2,000 ft MSL.
3. **VFR:** Fighter aircraft enter the overhead pattern 8 miles northwest at 2,200 ft or 7 miles south at 2,200 ft (depending on the active runway). Conventional patterns are flown at 1,700 ft; all patterns are flown to the west.

立川飛行場 (RJTC)

1. IFR: 立川飛行場は特に定められた GCA 誘導経路は設定されておらず、RWY 01 PAR と RWY 19 ASR 誘導が行われる。最終進入は 2300 フィートで厚木飛行場周辺から降下進入する。IFR 出発機は EDANDB 又は OHMIYA NDB 方向へ向かう。
2. VFR: 模擬 GCA 進入 (VFR) は飛行場 6 マイル南から高度 1600 フィートで行われる。誘導経路は管制圏内 1800 フィート以下であるが飛行場 7 マイル南まで延長することもある。

TACHIKAWA (RJTC)

1. **IFR:** Tachikawa airport has no designated IFR patterns, only has PAR RWY01 and ASR RWY19 final approach. IFR approaches will begin in the vicinity of Atsugi airport at 2,300 ft MSL descending steadily to land. Departures will climb towards Eda NDB (RB) or Omiya NDB (MI) depending on the active runway.
2. **VFR:** Practice GCA approaches are flown at 1,600 ft MSL 6 miles south of the airport. Rectangular patterns are flown at or below 1,800 ft MSL and are conducted in the tower control zone. GCA VFR patterns may extend 7 miles south of RJTC.

キヤスナー陸軍ヘリポート/座間基地 (RJT R)

1. **IFR:** キヤスナー飛行場はNDBのIFR誘導が行われる。管制塔は月曜日から金曜日の 21:00~13:00Z (日本時間 06:00~22:00) に運用している。PPRは全ての進入と駐機に求められている。
2. **VFR:** 飛行パターン高度は1000フィートである。滑走路02離陸後1/4マイル西北西に精神病院があり騒音防止区域である。滑走路02の末端より南東は居住区域の為にその上空の飛行は避けること。クラスDの空域は23:00~06:00Z (日本時間 08:00~16:00) に実地される。第78航空大隊はキヤスナー/座間基地の主軸部隊である。

KASTNER AHP/CAMP ZAMA (RJTR)

1. **IFR:** Kastner airfield has NDB specific IFR approaches. The tower is open for operations Mon-Fri 2100-1300Z (0600-2200L). PPR is required for all approaches and full stops.
2. **VFR:** Traffic Pattern altitude is W traffic at 1000' MSL. Noise abatement areas are the mental hospital ¼ NM WNW on the departure end of Runway 02. Avoid over-flight of housing areas on SE approach end of Runway 02. Class D airspace is in effect from 2300-0700Z (0800-1600L). 78th Aviation Battalion is the host unit for Kastner/Camp Zama.

調布飛行場 (RJTF)

- 1 **IFR:** 調布にIFR経路は設定されていない。
- 2 **VFR:** 調布飛行場からは南方の大島空港等へ運航している定期便がある。また測量飛行、VFR飛行訓練、レクリエーション飛行などが多数行われている。主に飛行場出発後、北、南、西方面に向かい、高速道路、河川、W-14沿いを飛行している。飛行高度は様々で近隣飛行場の管制圏を通過する場合もある。
- 3: **IFR**機で、横田、立川、調布及び厚木飛行場周辺(別表参照)を5000フィート以下で飛行する場合は、民間VFR機(固定翼、回転翼共に)の往来に特段な注意が必要がある。

CHOFU (RJTF) & GENERAL AVIATION TRAFFIC

1. **IFR:** Chofu has no IFR operations.
2. **VFR:** Flights departing Chofu range from scheduled airliners flying south to Oshima airport (RJTO), highly-experienced pilots conducting local area land surveys, to inexperienced VFR pilots maneuvering for proficiency or recreation. Aircraft depart Chofu to the north, south, and west; aircraft frequently navigate along W-14, rivers, and highways. They operate at all altitudes (do not always comply with accepted VFR altitudes [e.g. aircraft may operate at 2,300 ft]) & may transition the control zones of surrounding airports.
3. IFR aircraft need be especially vigilant operating below 5,000 ft MSL in the vicinity of Yokota, Tachikawa, Chofu, and Atsugi airports (refer to attachment) and watch for VFR light civilian aircraft (fixed & rotary wing).

本田飛行場 (RJ TJ)

- 1 場所: 入間飛行場から約7マイル北東にある。
- 2 **パラシュート降下:** 民間機によるスカイダイビングが実施されており、本田飛行場から出発した航空機は南東方向に上昇し(12500フィート)、横田アプローチと通信設定する。降下情報は、横田アプローチから周波数上で一斉通報される。

HONDA (RJ TJ)

1. **Location:** Honda airport is located approximately 7 Miles northeast of Iruma (RJ TJ).
2. **Parachute Jumping Operations:** General aviation aircraft operate out of Honda airport conducting parachute jumping operations. Aircraft depart the airport to the southeast climbing to assigned altitude (up to 12,500 ft MSL). Aircraft will be in communication with Yokota Approach Control; parachute jumping advisories will be broadcast on Yokota frequencies.

妻沼グライダーエリア

1 場所、高度： 妻沼グライダーエリアは GYODA ポイント(N36°9.75' E139°18.61') の北東に位置し半径 10 マイルである。多数のグライダーが 7500 フィート（通常は 5000 フィート）以下で飛行している。横田アプローチは、実施時間、機数及び高度の情報を受け、実施時間帯は全ての IFR 機を当該区域に進入させないようにしている。

2 アドバイザリー： グライダー実施時間帯には、横田アプローチと通信設定を行っている IFR, VFR 機に対してアドバイザリーを発出している。

MENUMA GLIDER AREA

1. **Description:** The Menuma Glider area of operations is a 10 NM diameter area located just northeast of GYODA waypoint (N36°9.75' E139°18.61'). Numerous gliders operate in this area at all altitudes up to 7,500 ft MSL; normally at or below 5,000 ft MSL. Yokota Approach receives notification times, number of aircraft, and numbers of aircraft operating and will separate all IFR aircraft from this area when active.

2. **Advisories:** Both IFR & VFR aircraft in communication with Yokota Approach Control and below 4,500 ft MSL will be given an advisory when approaching the Menuma Glider Area if the glider area is in use.

関東空域特性

1 気象： 関東地方は高い湿度と多量の塵等により視程障害現象が発生している。IFR 進入は日中においても最低気象条件値での運航が発生する。富士山（横田から 45 マイル南西）近郊と山岳地帯において強いウインドシア・山岳波が発生しやすいので IFR, VFR 問わず十分注意すること。

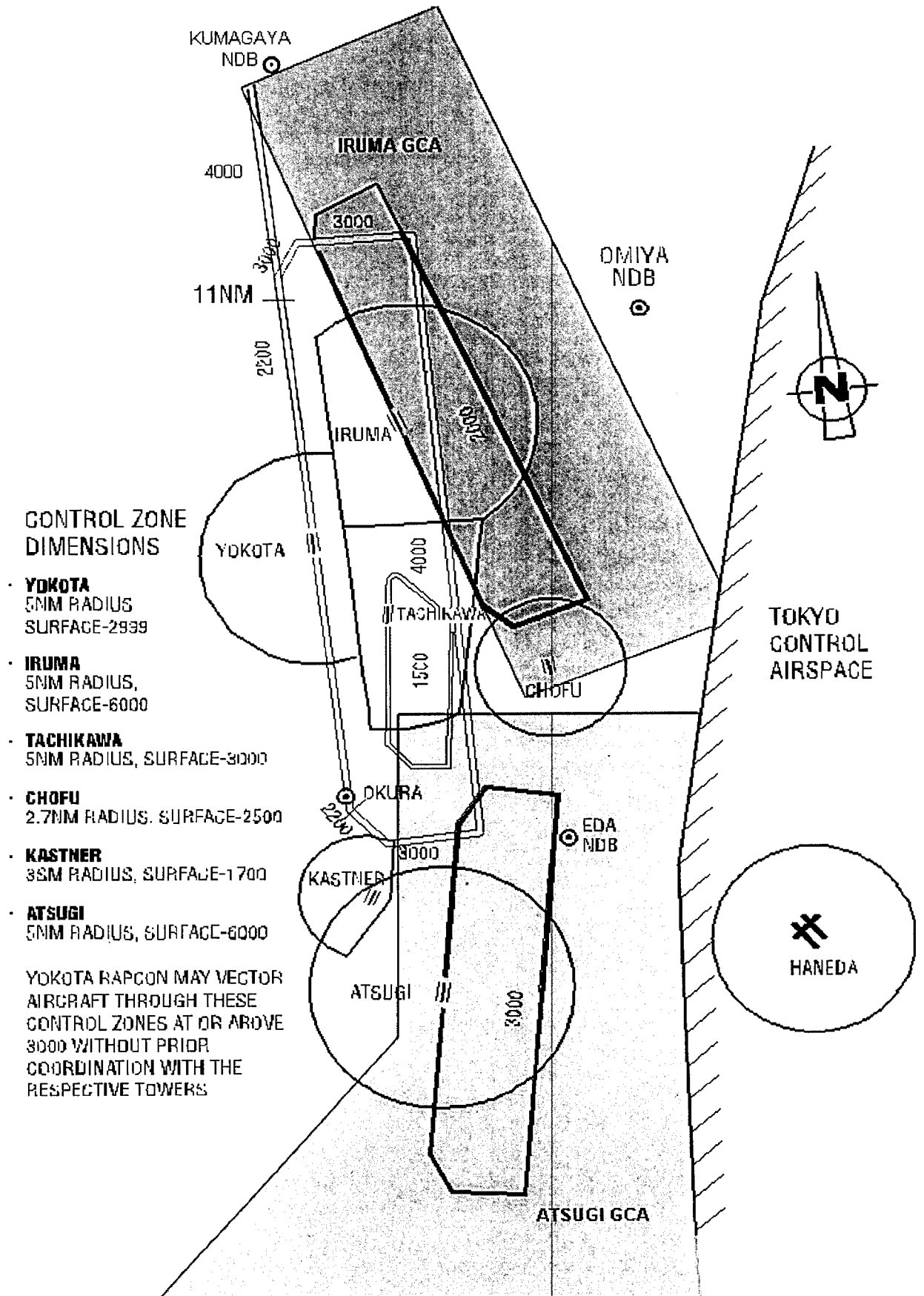
2 地形： 横田西側の最低安全高度（MSA）は海拔 9500 フィートである。飛行場の西側では海拔高度が急激に上昇した視程障害現象によりその山頂等が見えづらい。飛行場周辺で最も標高の高い地点は富士山（海拔高度 12388 フィート）であり、近辺の最低誘導高度は FL 160 である。

LOCAL INFORMATION

1. **Weather Patterns:** The Kanto Plain has a continual visibility problem due to haze resulting from the high humidity and pollution. Be prepared to conduct an instrument approach at published minimums, even during a VMC summer day. Both severe wind shear and mountain wave turbulence are common in the vicinity of Mt. Fuji (45 NM SW of Yokota) and the mountain ranges west of the airport—exercise caution and remain vigilant whether IFR or VFR.

2. **Terrain:** The Minimum Safe Altitude (MSA) to the west of Yokota is 9,500 ft MSL. Terrain rises rapidly west of Yokota (steep mountain ranges) and may be difficult to see during much of the year due to reduced visibility. The highest terrain in this vicinity is Mt. Fuji (12,388 ft MSL). The Minimum Vectoring Altitude (MVA) in the vicinity of Mt. Fuji is FL160.

KANTO PLAIN RADAR PATTERNS, GCAS & CONTROL ZONES



HIGHLY CONGESTED AIRSPACE

(YELLOW AREA: 2000-4000 FT MSL)

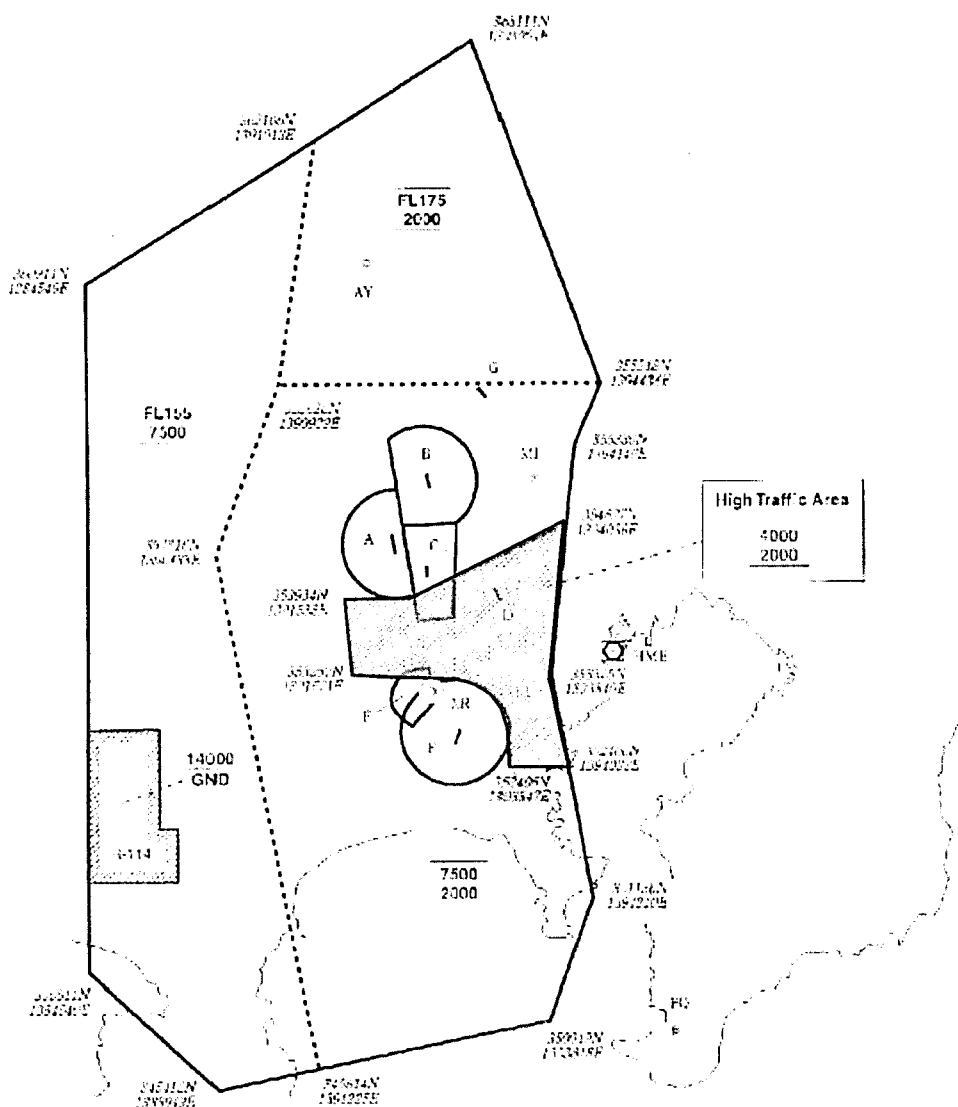
All aircraft maintain increased vigilance

YOKOTA VFR RADAR ADVISORY SERVICE AREA

CALL YOKOTA APPROACH- CONTROL ON

(1) SFC to 5500: 120.7MHz

(2) 6000 to FL 175: 118.9MHz



Control Zone	COMM-FREQ
A RJTY	SFC-5000 120.5
B RJTY	SFC-5000 120.55
C RJTC	SFC-5000 118.55
D RJTD	none 130.5
E RJTR	SFC-1000 122.5
F RJTA	SFC-5000 126.2
G Honda	none 130.15

GLIDER & PARACHUTE JUMPING OPERATIONS IN THE KANTO PLAIN

WARNING: Aircrews have encountered hang gliders, parasails, parafoils, and remote controlled aircraft in virtually all-mountainous areas and near hills on the Kanto Plain.

関東空域のグライダー・パラシュート飛行

航空機乗員は、関東近辺の山岳地帯や丘陵地帯を飛行中、ハンググライダー、パラセール、パラfoilやリモコン操縦の飛行機等に思いがけなく遭遇することがあることを覚えておくこと。

HANG GLIDER ACTIVITY AREAS

Avoid by 2NM below 4000 ft MSL.

Coordinate Datum: WGS-84 (Converted from Tokyo Datum)

N36 19.06 E140 11.19	N35 26.40 E139 13.81
N36 16.29 E140 08.50	N34 46.40 E138 58.51
N36 12.69 E140 06.30	N34 54.20 E139 05.71

PARACHUTE JUMPING AREAS

Avoid by 3 NM, sunrise to sunset.

Coordinate Datum: WGS-84 (Converted from Tokyo Datum).

Location	Latitude/Longitude	Altitude
Honda	N35 58.54 E139 31.51	At/below 12,500
Futaba	N35 40.96 E138 28.88	At/below 10,000
Niresaki	N35 40.99 E138 28.83	At/below 10,000
Itakura	N36 15.92 E139 37.94	At/below 12,500
Watarase	N36 15.69 E139 39.31	At/below 12,500

MENUMA GLIDER & HONDA PARACHUTE JUMPING AREAS

