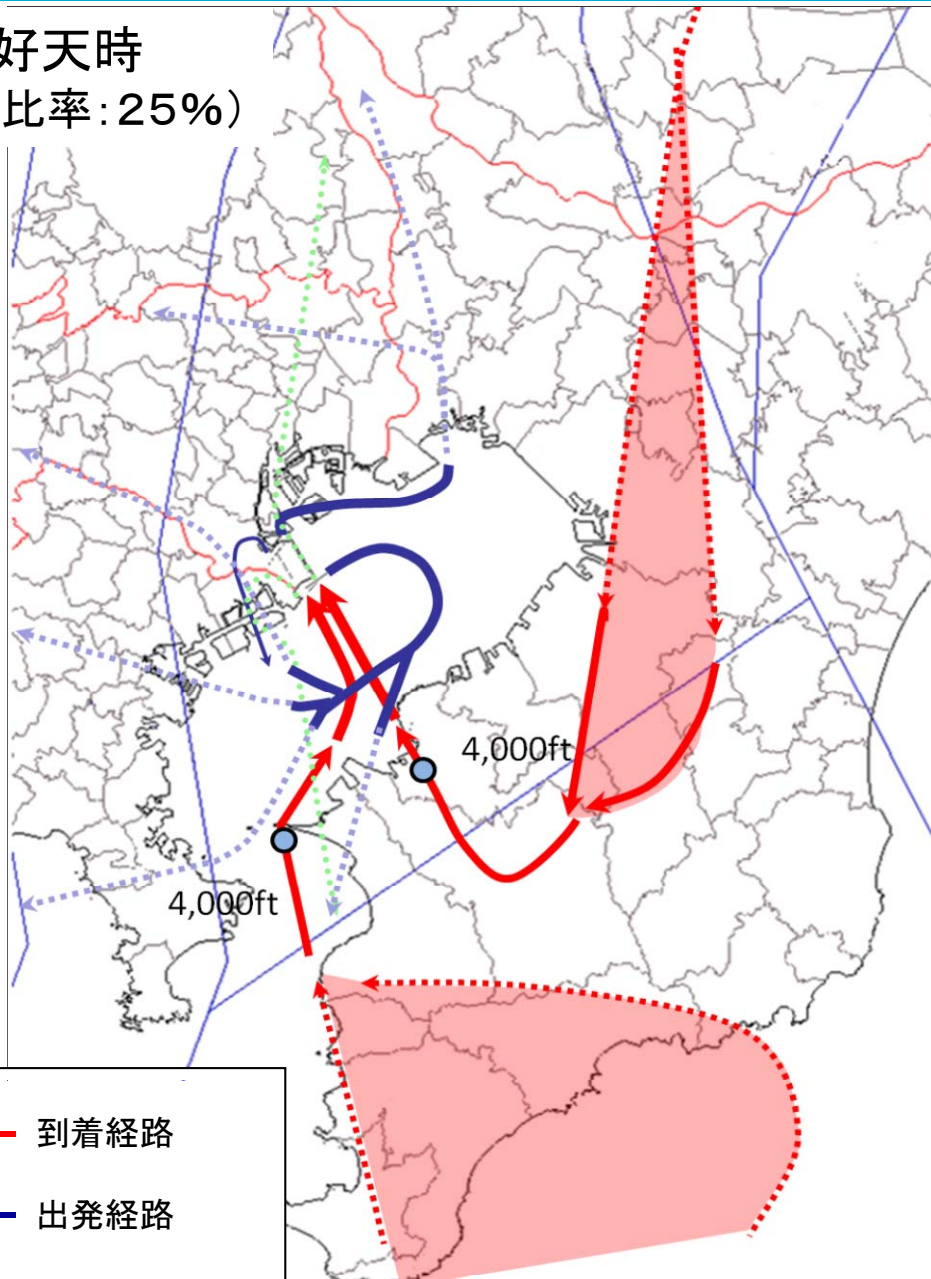
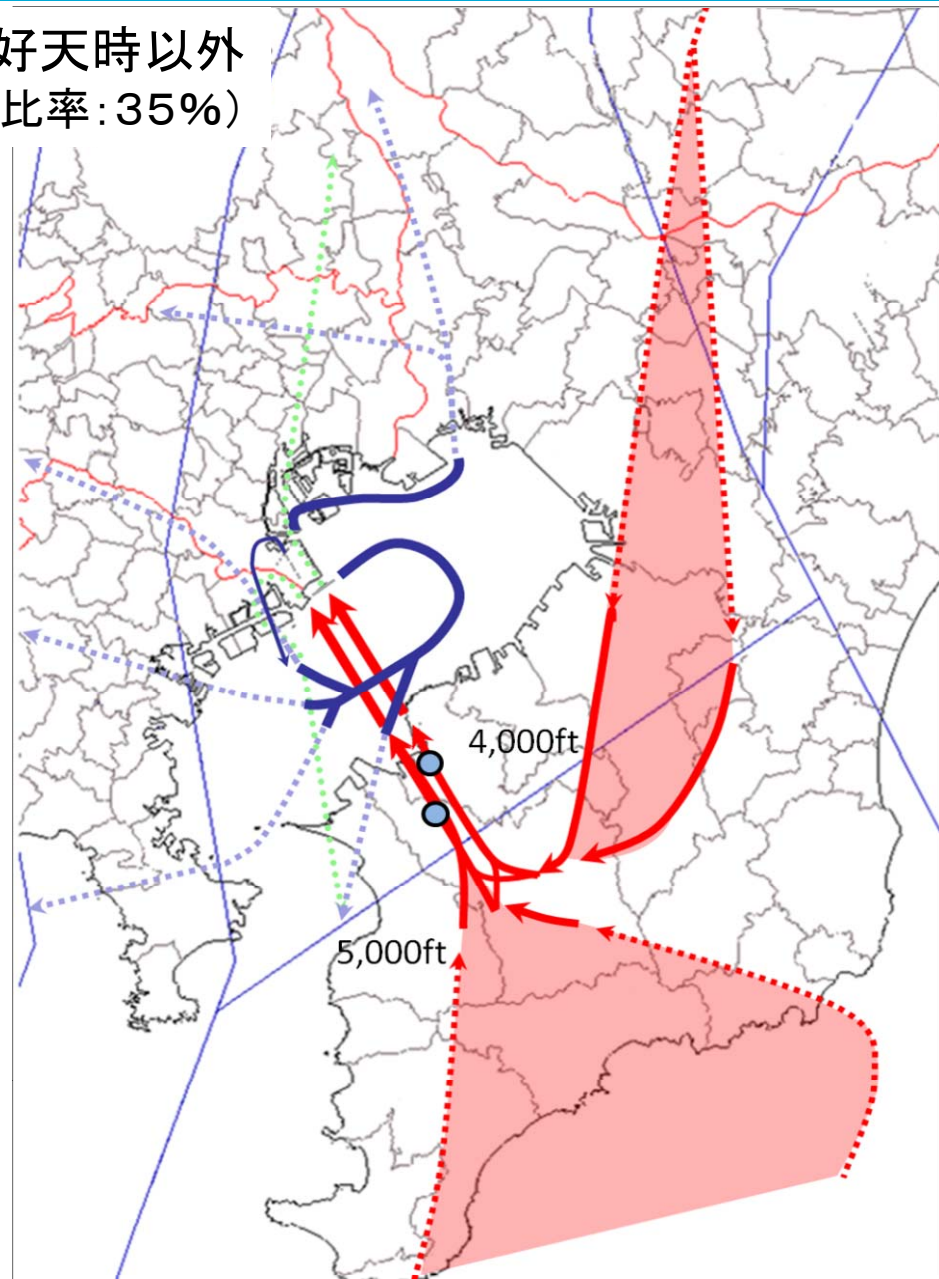


新滑走路供用後の飛行経路(6時~23時:北風時)

北風好天時
(運用比率:25%)



北風好天時以外
(運用比率:35%)



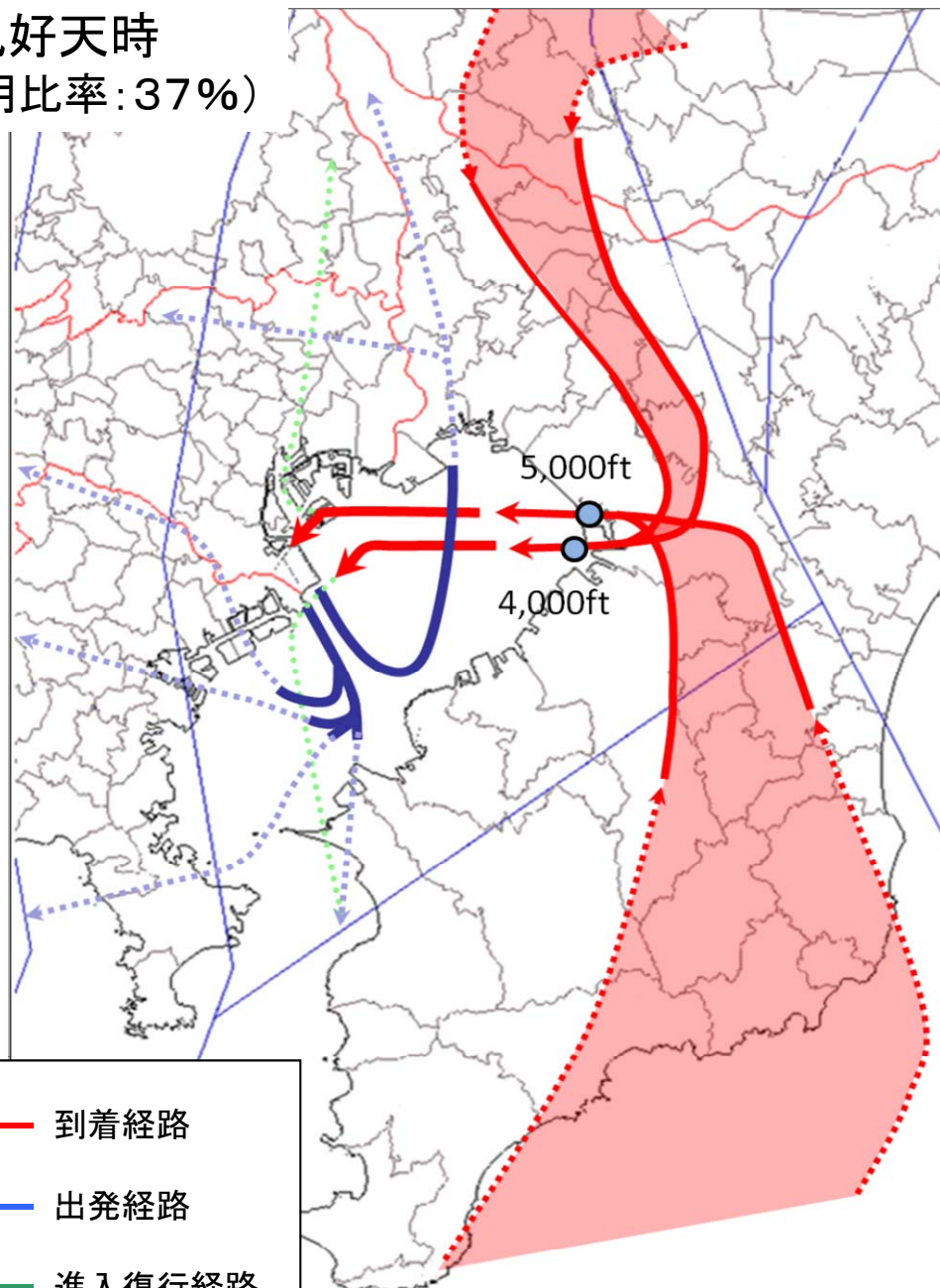
- 到着経路
- 出発経路
- 進入復行経路

実線:6000フィート未満
点線:6000フィート以上

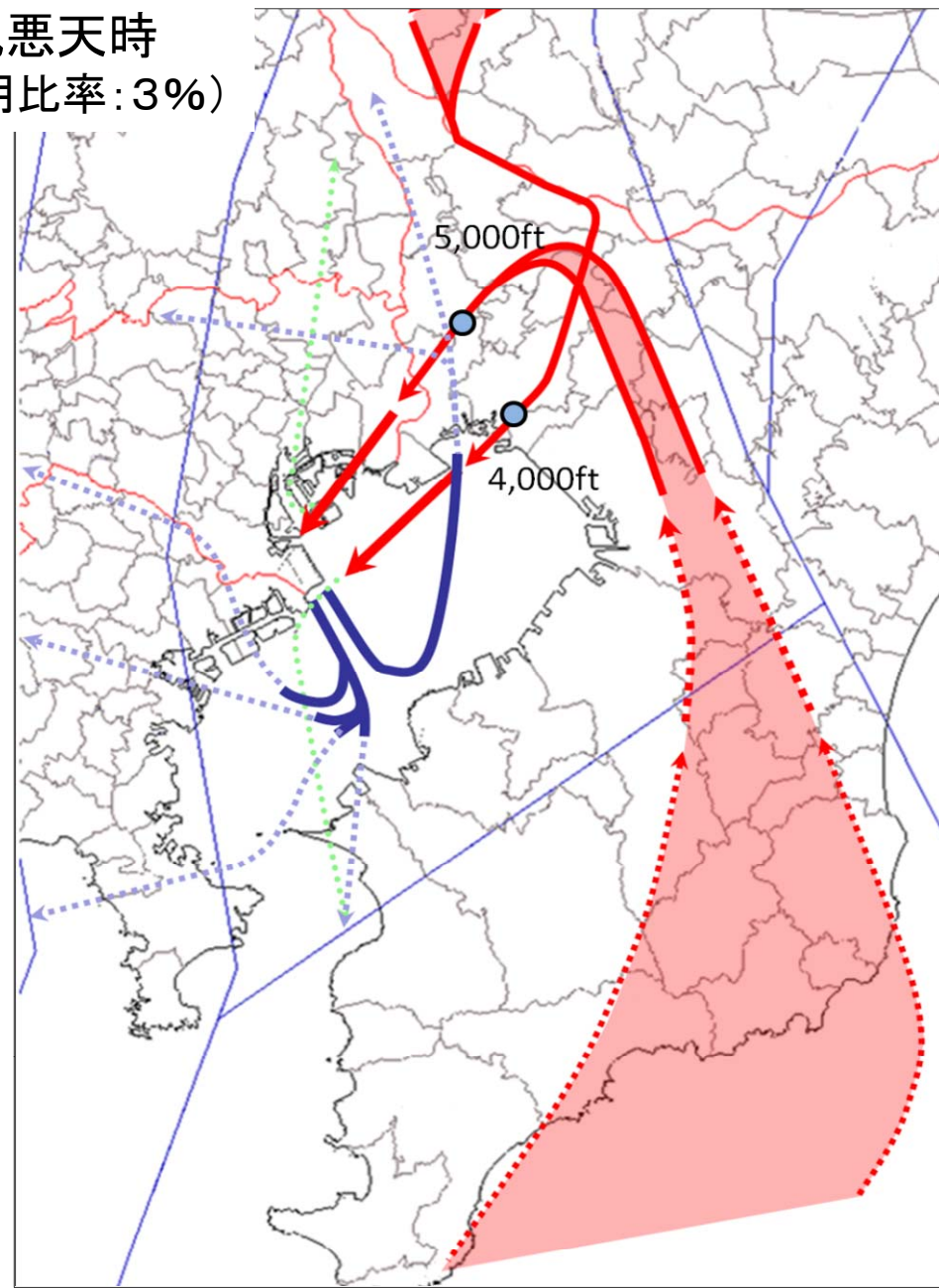
- ・網掛けは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージですが、状況によっては当該範囲を超えて飛行する可能性があります。
- ・想定運用比率は、環境影響評価時の想定であり、実際の運航比率と若干の乖離がある可能性があります。

新滑走路供用後の飛行経路(6時~23時:南風時)

南風好天時
(運用比率:37%)



南風悪天時
(運用比率:3%)

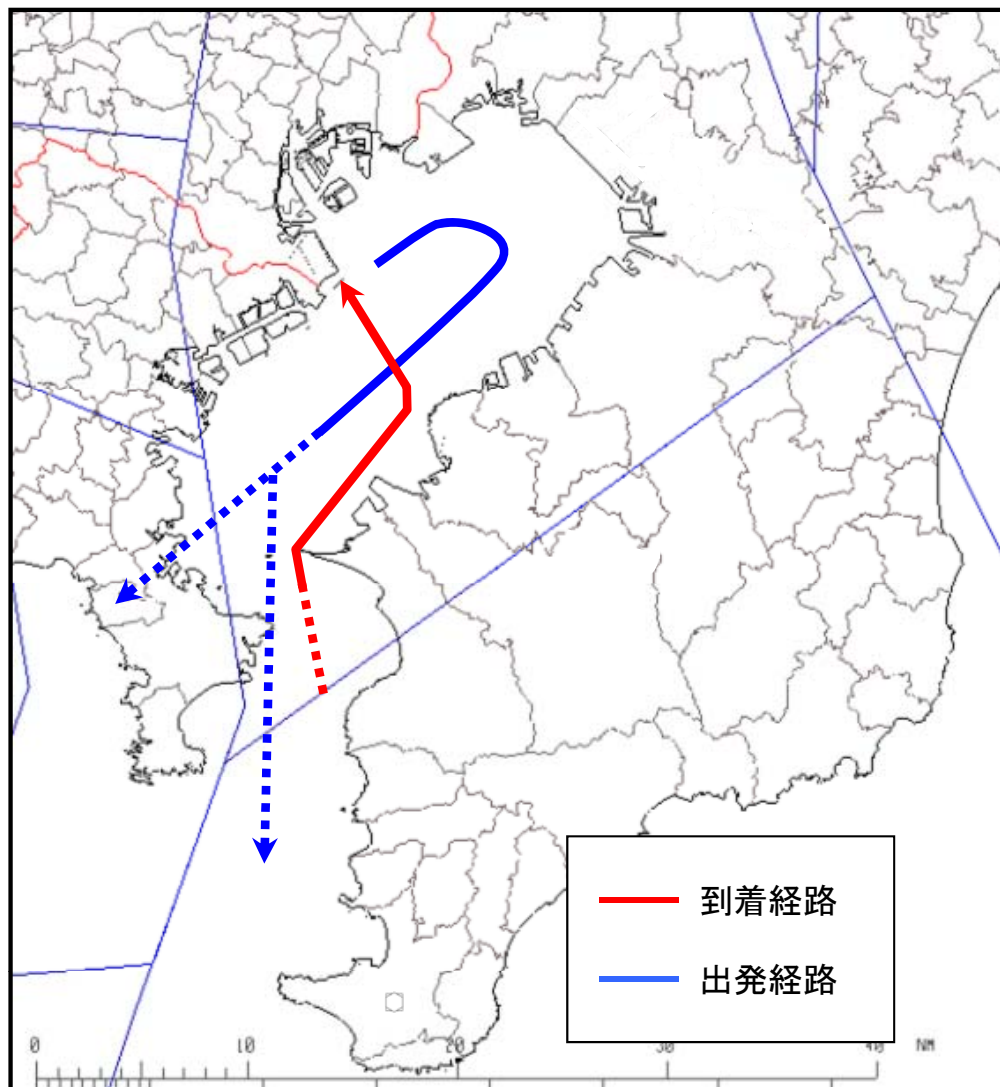


- 到着経路
- 出発経路
- 進入復行経路

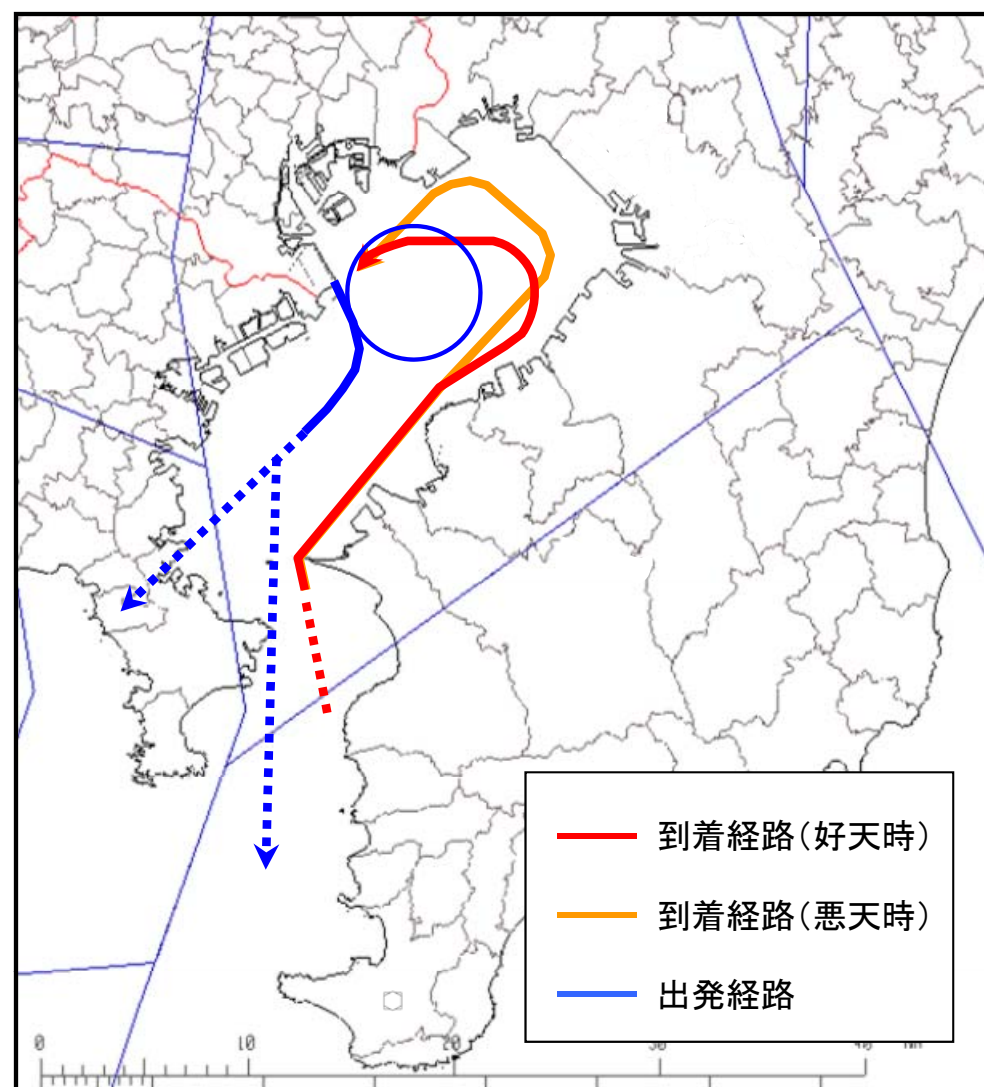
実線:6000フィート未満
点線:6000フィート以上

- ・ 網掛けは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージですが、状況によっては当該範囲を超えて飛行する可能性があります。
- ・ 想定運用比率は、環境影響評価時の想定であり、実際の運航比率と若干の乖離がある可能性があります。

北風時(運用比率:60%)



南風時(運用比率:40%)



- ・ 出発機は、図で示した経路を基本とするレーダー誘導による面的運用を行います。
- ・ 到着機は、富津岬までレーダー誘導による面的運用を行いますが、当該面的運用により陸域上空を飛行する場合でも、6,000フィート以上の高度を確保します。
- ・ 想定運用比率は、環境影響評価時の想定であり、実際の運航比率と若干の乖離がある可能性があります。