



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Iqaluit Airport Zoning Regulations

Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit

SOR/2014-16

DORS/2014-16

Current to February 18, 2026

À jour au 18 février 2026

Last amended on March 20, 2014

Dernière modification le 20 mars 2014

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

NOTE

This consolidation is current to February 18, 2026. The last amendments came into force on March 20, 2014. Any amendments that were not in force as of February 18, 2026 are set out at the end of this document under the heading “Amendments Not in Force”.

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

Cette codification est à jour au 18 février 2026. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 20 mars 2014. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 18 février 2026 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Iqaluit Airport Zoning Regulations

	Interpretation
1	Definitions
	Application
2	Lands near airport
	Building Restrictions
3	Prohibition — maximum height
	Interference with Communication
4	Prohibition — interference
	Natural Growth
5	Prohibition — maximum height
	Wildlife Hazard
6	Prohibition — activities or uses
	Coming into Force
*7	Requirements — s. 5.6(2) of the Aeronautics Act

SCHEDULE

TABLE ANALYTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit

	Définitions
1	Définitions
	Application
2	Biens-fonds près de l'aéroport
	Limites de construction
3	Interdiction — hauteur maximale
	Interférences dans les communications
4	Interdiction — interférences
	Végétation
5	Interdiction — hauteur maximale
	Péril faunique
6	Interdiction — activités ou usages
	Entrée en vigueur
*7	Exigences — par. 5.6(2) de la Loi sur l'aéronautique

ANNEXE

Registration
SOR/2014-16 January 29, 2014

AERONAUTICS ACT

Iqaluit Airport Zoning Regulations

P.C. 2014-26 January 28, 2014

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, a notice of the proposed *Iqaluit Airport Zoning Regulations* was published in two successive issues of the *Nunatsiaq News* on February 10 and 17, 2012, a copy of the proposed Regulations, substantially in the annexed form, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on March 19 and 26, 2011, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of Iqaluit Airport from being used or developed in a manner that is, in the opinion of the Minister of Transport, incompatible with the safe operation of an airport or aircraft;

And whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of facilities used to provide services relating to aeronautics from being used or developed in a manner that would, in the opinion of the Minister of Transport, cause interference with signals or communications to and from aircraft or to and from those facilities;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of the *Aeronautics Act*^b, makes the annexed *Iqaluit Airport Zoning Regulations*.

Enregistrement
DORS/2014-16 Le 29 janvier 2014

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit

C.P. 2014-26 Le 28 janvier 2014

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, un avis du projet de règlement intitulé *Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit* a été publié dans deux numéros consécutifs du *Nunatsiaq News* les 10 et 17 février 2012, que le projet de règlement, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans deux numéros consécutifs de la *Gazette du Canada* Partie I les 19 et 26 mars 2011, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter à la ministre des Transports leurs observations à cet égard;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport d'Iqaluit, incompatible, selon la ministre des Transports, avec la sécurité d'utilisation des aéronefs ou d'exploitation des aéroports;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage d'installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique, qui causerait, selon la ministre des Transports, des interférences dans les communications avec les aéronefs et les installations,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu des alinéas 5.4(2)b)^a et c)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit*, ci-après.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.) s. 1

^b R.S., c. A-2

^a L.R. ch. 33 (1^{er} suppl.) art. 1

^b L.R., ch. A-2

Iqaluit Airport Zoning Regulations

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

airport means the Iqaluit Airport, in the vicinity of Iqaluit, in Nunavut. (*aéroport*)

airport reference point means the point described in Part 1 of the schedule. (*point de référence de l'aéroport*)

approach surface means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule. (*surface d'approche*)

outer surface means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule. (*surface extérieure*)

strip surface means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule. (*surface de bande*)

transitional surface means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule. (*surface de transition*)

zoning plan means Plan No. E 3265, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008. (*plan de zonage*)

Application

Lands near airport

2 These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit

Définitions

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

aéroport L'aéroport d'Iqaluit, situé aux environs d'Iqaluit, au Nunavut. (*airport*)

plan de zonage Le plan n° E 3265, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008. (*zoning plan*)

point de référence de l'aéroport Le point dont l'emplacement est précisé à la partie 1 de l'annexe. (*airport reference point*)

surface d'approche Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l'annexe. (*approach surface*)

surface de bande La surface imaginaire qui est associée à la piste de l'aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l'annexe. (*strip surface*)

surface de transition Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche et dont la description figure à la partie 5 de l'annexe. (*transitional surface*)

surface extérieure La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l'annexe. (*outer surface*)

Application

Biens-fonds près de l'aéroport

2 Le présent règlement s'applique à l'égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l'annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Building Restrictions

Prohibition — maximum height

3 A person must not place, erect or construct, or permit another person to place, erect or construct, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

Interference with Communication

Prohibition — interference

4 A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

Natural Growth

Prohibition — maximum height

5 A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

Wildlife Hazard

Prohibition — activities or uses

6 (1) A person must not use, or permit another person to use, any of the lands that are under the outer surface for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may use, or permit another person to use, any of the lands that are under the

Limites de construction

Interdiction — hauteur maximale

3 Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d'ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu'une de ses parties pénètre l'une ou l'autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

Interférences dans les communications

Interdiction — interférences

4 Il est interdit d'utiliser ou d'aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique.

Végétation

Interdiction — hauteur maximale

5 Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu'elle pénètre l'une ou l'autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

Péril faunique

Interdiction — activités ou usages

6 (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Exception

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds situé sous la

outer surface as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

Coming into Force

Requirements — s. 5.6(2) of the *Aeronautics Act*

*7 These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

* [Note: Regulations in force March 20, 2014.]

surface extérieure comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

Entrée en vigueur

Exigences — par. 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique*

*7 Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

* [Note : Règlement en vigueur le 20 mars 2014.]

SCHEDULE

(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 19, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using an average combined scale factor of 0.99959894.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum of 1928 (CGVD28).

PART 1

Airport Reference Point

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 7 069 965.22 N, 521 899.94 E (latitude 63°45'23.67089" N, longitude 68°33'22.01292" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 1 371.43 m from the end of the strip surface associated with runway 17-35, and its assigned elevation is 21.24 m above sea level.

PART 2

Approach Surfaces

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 17 and ascending, from an assigned elevation of 33.01 m above sea level, at a ratio of 1.00 m measured vertically to 50.00 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 15 000.00 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400.00 m from the projected centre line and 300.00 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 17; and

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 35 and ascending, from an assigned elevation of 21.24 m above sea level, at a ratio of 1.00 m measured vertically to 50.00 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 15 000.00 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400.00 m from the projected centre line and 300.00 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 35.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the

ANNEXE

(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 19, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle combiné moyen de 0,99959894.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique de 1928 (CGVD28).

PARTIE 1

Point de référence de l'aéroport

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 7 069 965,22 N. et 521 899,94 E. (63°45'23,67089" de latitude N. et 68°33'22,01292" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 1 371,43 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 17-35 et à une altitude attribuée de 21,24 m.

PARTIE 2

Surfaces d'approche

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 17 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 33,01 m, à raison de 1,00 m dans le sens vertical et de 50,00 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 15 000,00 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400,00 m du prolongement de l'axe et à 300,00 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 17 de la piste;

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 35 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 21,24 m, à raison de 1,00 m dans le sens vertical et de 50,00 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 15 000,00 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400,00 m du prolongement de l'axe et à 300,00 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 35 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande

strip surface and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

Outer Surface

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface situated at a constant elevation of 45.00 m above the airport reference point, but at 9.00 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9.00 m above the ground.

The limit of the outer surface is described as follows:

commencing at the airport reference point;

thence northerly along a radial line on a bearing of N 09°09'37" E for a distance of 4 000.00 m;

thence generally westerly, southerly, easterly and northerly, along the arc of a circle with a radius of 4 000.00 m centred on the airport reference point, for a distance of 16 336.28 m to the intersection with the centre line of the approach surface associated with runway approach 35;

thence northwesterly along the centre line of the said approach surface and along the centre line of the strip surface to the point of commencement.

PART 4

Strip Surface

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds has a slope that decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along the centre line is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 17-35 is 300.00 m in total width, being 150.00 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60.00 m to the northwest of threshold 17 and ends 60.00 m to the southeast of threshold 35, having a total length of 2 742.86 m. The 17 end of the strip surface has an assigned elevation of 33.01 m and the 35 end of the strip surface has an assigned elevation of 21.24 m. The bearing of the centre line of runway 17-35 is S 44°50'23" E. Threshold 17 is defined as the northwestern limit of the existing runway surface and intersects with the centre line of the runway at grid coordinates 7 070 894.76 N and 520 975.59 E. Threshold 35 is defined as the southeastern limit of the existing runway surface and intersects with the centre line of the

attenance et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

Surface extérieure

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui est située à une altitude constante de 45,00 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9,00 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9,00 m au-dessus du sol.

Les limites de la surface extérieure dont la description suit :

Commencant au point de référence de l'aéroport;

de là en direction nord, le long d'une ligne radiale sur un relèvement de N. 09°09'37" E., sur une distance de 4 000,00 m;

de là de manière générale en direction ouest, sud, est et nord, le long de l'arc d'un cercle ayant un rayon de 4 000,00 m, mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, sur une distance d'environ 16 336,28 m, jusqu'à l'intersection avec l'axe de la surface d'approche associée à l'approche 35 de la piste;

de là en direction nord-ouest, le long de l'axe de cette surface d'approche et le long de l'axe de la surface de bande, jusqu'au point de commencement.

PARTIE 4

Surface de bande

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande a une inclinaison qui diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long de l'axe se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 17-35 est d'une largeur totale de 300,00 m, soit 150,00 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60,00 m au nord-ouest du seuil 17 et se termine à 60,00 m au sud-est du seuil 35, sa longueur totale étant de 2 742,86 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 17 de la surface de bande est de 33,01 m et celle de l'extrémité 35 de la surface de bande est de 21,24 m. Le relèvement de l'axe de la piste 17-35 est S. 44°50'23" E. Le seuil de la piste 17 est défini comme la limite nord-ouest de la surface de piste existante et croise l'axe de la piste aux coordonnées du quadrillage 7 070 894,76 N. et 520 975,59 E. Le seuil de la piste 35 est défini comme la limite sud-est de la surface de piste existante et croise l'axe de la piste aux coordonnées de quadrillage 7 069 035,68 N. et 522 824,29 E.

runway at grid coordinates 7 069 035.68 N and 522 824.29 E.

Data for Calculating Elevation Between Thresholds Along Centre Line of Runway 17-35

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Starting point	Assigned elevation of starting point (m)	End point	Distance between starting and end points (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along centre line
1	Threshold 17	33.01	Threshold 35	2 622.86	21.24	-1 : 222.8428

Données servant au calcul de l'altitude entre les seuils le long de l'axe de la piste 17-35

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Point de départ	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée	Distance entre le point de départ et le point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long de l'axe
1	Seuil 17	33,01	Seuil 35	2 622,86	21,24	-1 : 222,8428

PART 5

Transitional Surfaces

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1.00 m measured vertically to 7.00 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface, whose description is limited, for the purposes of this Part, to the first paragraph of Part 3.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PARTIE 5

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1,00 m dans le sens vertical et de 7,00 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure, dont la description se limite, pour l'application de la présente partie, au premier paragraphe de la partie 3.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PART 6

Limit of Area Containing Lands to Which These Regulations Apply

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply, as shown on the zoning plan, is generally defined by the limit of the area covered by the approach surfaces, outer surface, strip surfaces and transitional surfaces, and is more particularly described as follows:

commencing at a point located at the intersection of the northern boundary of the airport with the eastern limit of the outer surface, being a point located 614.05 m, more or less, from the airport reference point along the eastern limit of the outer surface, being a radial line on a bearing of N 09°09'37" E;

thence northerly along the said eastern limit of the outer surface for a distance of 3 385.95 m, more or less, to the northern limit of the outer surface;

thence westerly along the limit of the outer surface for a distance of 3 229.36 m, more or less, to the intersection with the northeastern limit of the approach surface associated with runway approach 17;

thence northwesterly along the said approach surface for a distance of 12 546.82 m, more or less, to the northwestern corner thereof;

thence southwesterly along the northwestern limit of the said approach surface for a distance of 4 800.00 m to the southwestern corner thereof;

thence southeasterly along the southwestern limit of the said approach surface for a distance of 12 546.82 m, more or less, to the intersection with the limit of the outer surface;

thence southerly and easterly along the limit of the outer surface for a distance of 11 485.63 m, more or less, to the intersection with the southwestern limit of the approach surface associated with runway approach 35;

thence southeasterly along the southwestern limit of the said approach surface for a distance of 12 546.82 m, more or less, to the southwestern corner thereof;

thence northeasterly along the southeastern limit of the said approach surface for a distance of 4 800.00 m to the northeastern corner thereof;

thence northwesterly along the northeastern limit of the said approach surface for a distance of 12 892.64 m, more or less, to the intersection with the northeastern limit of the transitional surface associated with runway approach 35;

thence northwesterly along the northeastern limit of the said transitional surface for a distance of 2 250.00 m, more or less, to a point of deflection northerly therein, being a point located 315.00 m northeast of the northeastern corner of the strip surface on the straight production northeasterly of the southeastern limit thereof;

PARTIE 6

Limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage, généralement délimitée par le secteur couvert par les surfaces d'approche, la surface extérieure, les surfaces de bande et les surfaces de transition, dont la description suit :

Commençant à un point situé à l'intersection de la limite nord de l'aéroport avec la limite est de la surface extérieure, ce point étant situé à une distance d'environ 614,05 m du point de référence de l'aéroport, le long de la limite est de la surface extérieure, cette limite étant une ligne radiale sur un relèvement de N. 09°09'37" E.;

de là en direction nord, le long de cette limite est de la surface extérieure, sur une distance d'environ 3 385,95 m, jusqu'à la limite nord de la surface extérieure;

de là en direction ouest, le long de la limite de la surface extérieure, sur une distance d'environ 3 229,36 m, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de la surface d'approche associée à l'approche 17 de la piste;

de là en direction nord-ouest, le long de cette surface d'approche, sur une distance d'environ 12 546,82 m, jusqu'à l'angle nord-ouest de cette surface;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest de cette surface d'approche, sur une distance de 4 800,00 m, jusqu'à l'angle sud-ouest de cette surface;

de là en direction sud-est, le long de la limite sud-ouest de cette surface d'approche, sur une distance d'environ 12 546,82 m, jusqu'à l'intersection avec la limite de la surface extérieure;

de là en direction sud et est, le long de la limite de la surface extérieure, sur une distance d'environ 11 485,63 m, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche associée à l'approche 35 de la piste;

de là en direction sud-est, le long de la limite sud-ouest de cette surface d'approche, sur une distance d'environ 12 546,82 m, jusqu'à l'angle sud-ouest de cette surface;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de cette surface d'approche, sur une distance de 4 800,00 m, jusqu'à l'angle nord-est de cette surface;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est de cette surface d'approche, sur une distance d'environ 12 892,64 m, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de la surface de transition associée à l'approche 35 de la piste;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est de cette surface de transition sur une distance d'environ 2 250,00 m, jusqu'à un point de déviation, en direction nord, sur cette surface, ce point étant situé à 315,00 m au nord-est de l'angle nord-est de la surface de bande sur le prolongement en ligne droite, en direction nord-est, de la limite sud-est de cette surface;

thence northwesterly along the northeastern limit of the said transitional surface for a distance of 131.13 m, more or less, to the intersection with the northeastern boundary of the airport;

thence generally northwesterly along the airport boundary to the intersection with the northeastern limit of the said transitional surface;

thence along the northeastern limit of the said transitional surface for a distance of 282.27 m, more or less, to the intersection with the northeastern boundary of the airport;

thence generally northwesterly along the airport boundary to the point of commencement.

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est de cette surface de transition, sur une distance d'environ 131,13 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de l'aéroport;

de là de manière générale en direction nord-ouest, le long de la limite de l'aéroport, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de cette surface de transition;

de là le long de la limite nord-est de cette surface de transition, sur une distance d'environ 282,27 m, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de l'aéroport;

de là de manière générale en direction nord-ouest, le long de la limite de l'aéroport, jusqu'au point de commencement.